ГЕРОИ ЛЕТЧИКИ

В гостях у красноярских пионеров

358.4
С-30

КРАСНОЯРСКОЕ
КРАЕВОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
1963

13. 0 6 2013
02 OKT 2013
- 3. 11. 2013

K.P.

A

В этой книжке помещены рассказы и письма к пионерам города Красноярска, героев-летчиков: Чкалова, Байдукова, Белякова, Гризодубовой, Осипенко, Расковой, Водопьянова, Молокова и др.

Г-39

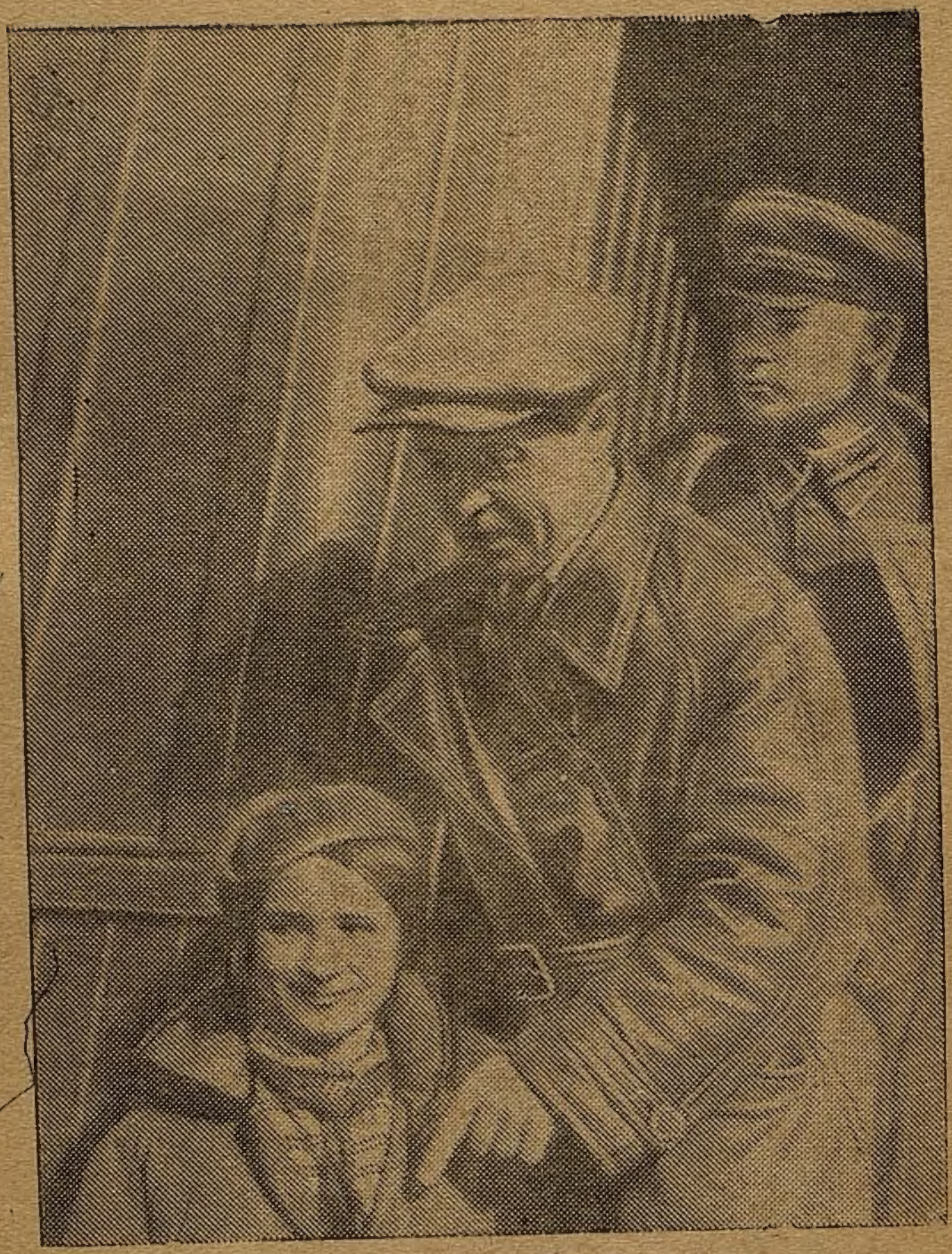
ГЕРОИ ЛЕТЧИКИ

в гостях у красноярских пионеров

КРАСНОЯРСКАЯ КРАЕВАЯ БИБЛИОТЕКА
№ 111470.
358.4
К
С-30

Составитель и редактор
В. И. Семенов.

Красноярское краевое государственное издательство
1939 г.



Герой Советского Союза В. С. Молоков на Красноярском вокзале перед отъездом в Москву дает наказ пионерам школы № 21 (г. Красноярск).

КАК СОЗДАЛАСЬ ЭТА КНИЖКА

Северный полюс завоеван большевиками. Герои Советского Союза—Чкалов, Байдуков и Беляков проложили через Северный полюс воздушную трассу из Москвы в Америку. Герои Советского Союза—Громов, Юмашев и Данилин перелетели по этому же маршруту, установив мировой рекорд дальности полета по прямой.

За всеми победами нашей страны с захватывающим интересом следят пионеры и школьники—юные патриоты нашей родины. В особенности же интересуются ребята нашего края Арктикой—и это понятно—Красноярск по своему географическому положению находится на линии многих арктических авиационных линий. Отсюда зимой и летом летают самолеты на север—в Игарку, Дудинку, на остров Диксон, на ледовые разведки в Карское море, на нефтеносный Урюнг-Тумус—мыс Нордвик.

Отсюда летом 1936 года начал свой замечательный арктический 30 000-километровый перелет Герой Советского Союза товарищ Молоков.

В знаменитой экспедиции на Северный полюс чуть ли не половина лётного состава были летчики, бортмеханики и штурманы, долгое время работавшие на Енисейской авиалинии.

Герои Советского Союза — товарищи Молоков, Алексеев, Головин; летчики—Козлов, Орлов, Крузе; трагически погибший при катастрофе дирижабля

СССР—В—6 штурман Ритслянд; бортмеханики—Шмандин, Сугробов, Фрутецкий и другие — хорошо знакомы пионерам и школьникам Красноярского края не только по газетам. Они их видели в полетах, на митингах и демонстрациях и, наконец, у себя в гостях, на своих пионерских сборах.

Ребята все хотят знать о том, как летчики летают, что они видят на Севере, и о том, как заботой великого Сталина подготавливаются героические перелеты в Арктику. И вот пионеры идут к летчикам, а герои-летчики—к пионерам. Происходят незабываемые встречи. Затаив дыхание, ребята слушают рассказы героев, чтобы впоследствии самим стать такими же отважными, преданными сынами социалистической родины.

В этой книжке собраны рассказы героев-летчиков, которые пионеры города Красноярска слышали на своих пионерских сборах.

Будьте готовы летать высоко и далеко!

Письмо Героев Советского Союза товарищей Чкалова, Байдукова и Белякова красноярским ребятам

СЕГОДНЯ наш самолет спустился на Красноярском аэродроме. Несколько часов мы летели над селами, городами вашего обширного края. Мы думали, как хорошо можно вам заниматься авиамоделизмом. На зеленых лугах вы можете пускать свои планеры, модели, змеи. Енисей послужит отличным путем для ваших маленьких гидросамолетов и глиссеров.

А как вы используете эти благоприятные для авиамоделизма условия? Как работают ваши кружки юных авиастроителей? Какие новые и интересные модели покажут они 18 августа? Как готовитесь вы провести праздник нашей могущественной авиации?

Не забывайте, ребята, что вы—наша смена. Стройте модели! Модель—это путь к само-

лету. Изучайте летное дело! Будьте готовы летать высоко, быстро и далеко, бесстрашно преодолевая все трудности и препятствия.

Герои Советского Союза:
Чкалов, Байдуков, Беляков.

г. Красноярск, аэропорт.
7 августа 1936 года.

„Стройте модели, изучайте лётное дело!“

Письмо участников экспедиции на Северный полюс ребятам Красноярского края

Дорогие ребята!

НОГО смелых и отважных ученых, путешественников стремилось к таинственному и неприступному полюсу. Многие из них гибли в пути, многие замерзали среди суровых льдов, мечтая о намеченной цели. И, мечтая, они умирали. О них забывали, а полюс оставался попрежнему таинственным и неприступным.

Много столетий понадобилось, чтобы люди, наконец, покорили неприступный полюс и водрузили на нем победный флаг. Этих людей, мужественных, смелых, зовут большевиками, и флаг на полюсе — гордый флаг нашей прекрасной родины.

На нашу долю выпала большая честь быть среди славных завоевателей Северного полюса,

среди гордых сталинских соколов, штурмовавших полюс. Наша партия и наш любимый товарищ Сталин доверили нам почетное и трудное дело. Мы—летчики и бортмеханики, инженеры и ученые, воспитанные великим Сталиным, с честью выполнили это задание. Мы летели над седыми просторами Арктики, над вечными льдами, летели, согретые великой заботой любимого вождя, заботой всей нашей цветущей родины. И полюс больше перестал быть неприступным, потому что того, чего бы не могли преодолеть большевики, на свете нет.

Дорогие ребята! Мы знаем, что вы немножко завидуете нам. Ведь, верно? Вот, мол, завоевали полюс, а мы что теперь будем делать? Не обижайтесь, что мы опередили вас: и на вашу долю, когда вы вырастите большими и смелыми, найдется много интересной и почетной работы. Ведь сколько еще в Арктике белых, неразгаданных пятен, сколько в нашей стране неисследованных мест!

Для того, чтобы разгадать эти белые пятна и изучить неисследованные места, вы должны быть смелыми, мужественными, бесстрашно преодолевающими все препятствия, вы должны быть гордыми соколами нашей родины, которые в пургу, дождь, непогоду уверенно поведут свои самолеты к цели. Но помните, не все дается сразу, и мы не сразу

стали летчиками, бортмеханиками, инженерами. Для того, чтобы стать ими, мы долго и настойчиво учились, воспитывали в себе силу воли, твердость и решительность.

Наш совет вам: стройте модели, изучайте летное дело, растите смелыми, решительными и тогда штурмуйте новые крепости, летите в неизведанные края, открывайте новые богатства для нашей страны. И мы скажем вам—счастливый путь, сталинские питомцы!

Участники экспедиции на Северный полюс, орденоносцы—***К. Сугробов, В. Гутовский, И. Шмандин.***

Растите достойными продолжателями великого дела партии Ленина—Сталина!

Письмо Героя Советского Союза товарища Водопьянова красноярским пионерам и школьникам

Дорогие ребята!

ВЫ ОКОНЧИЛИ учебный год, и я от всей души поздравляю вас с достигнутыми успехами и приобретенными знаниями.

Как радостно становится мне, когда я думаю о вас, о вашем счастливом детстве.

Перед вами открыты все дороги к знанию, к овладению высотами техники. Вы можете стать учеными, инженерами, конструкторами, писателями, командирами. Нет ни одной специальности, которую вы не могли бы изучить—нужно лишь ваше желание.

Наша партия, наше правительство и лично товарищ Сталин очень любят советскую детвору и предоставляют вам все возможности для осуществления ваших желаний.

Вы, дорогие ребята, живете, растете и

учитесь в замечательное время. Вы являетесь свидетелями грандиозных дел, совершаемых вашими отцами и матерями, вашими старшими братьями и сестрами.

Весь наш народ, руководимый партией большевиков, руководимый товарищем Сталиным, победоносно строит счастливую и радостную жизнь.

Вам, ребята, предстоит великая честь—донести победное знамя партии Ленина—Сталина до полного построения коммунизма во всем мире.

Для того, чтобы вы были достойными борцами за дело Ленина—Сталина, вам нужно, ребята, учиться на отлично, овладевать всеми знаниями, воспитывать в себе мужество, преданность родине и партии, воспитывать чувство ответственности за дело, которое вам поручит наша родина, партия, великий Сталин.

Желаю вам хорошенько отдохнуть за лето, загореть, набраться сил для будущей учебы. Желаю вам в будущем учебном году учиться только на хорошо и отлично. Желаю вам вырасти достойными продолжателями великого дела партии Ленина—Сталина!

К борьбе за дело Ленина—Сталина будьте готовы!

Депутат Верховного Совета СССР Герой Советского Союза ***М. В. Водопьянов.***

г. Красноярск,
10 июня 1938 года.

Пионерам и школьникам Красноярского края

ПОЛЬЗУЯСЬ нашим проездом через Красноярск, мы шлем через газету „Сталинские внучата“ всем пионерам и школьникам Красноярского края свой пламенный большевистский привет.

Дорогие ребята!

Из Москвы на Дальний Восток мы пронесли на самолете дорогое имя для всего советского народа — „Родина“.

Находясь в тайге, на болоте, мы были уверены, что нас найдут и весь наш великий народ, правительство, коммунистическая партия и лично товарищ Сталин помогут нам. Мы знаем, что и вы, ребята, также с волнением следили за перелетом и поисками нашего экипажа и очень радовались, когда они были благополучно завершены.

Многие из вас желают быть летчиками, инженерами, техниками, просто умелыми работниками. Чтобы ими стать, нужно много

и упорно учиться. Нужно стараться хорошо и отлично учиться, чтобы вырасти крепкими защитниками нашей великой родины.

Желаем вам радостно встретить и провести всенародный праздник — XX-летие ВЛКСМ.

К борьбе за дело Ленина—Сталина будьте готовы!

Экипаж самолета „Родина“ Командир корабля депутат Верховного Совета СССР *В. Гризодубова.*

Пилот-капитан *П. Осипенко.*

Штурман, старший лейтенант *М. Раскова.*

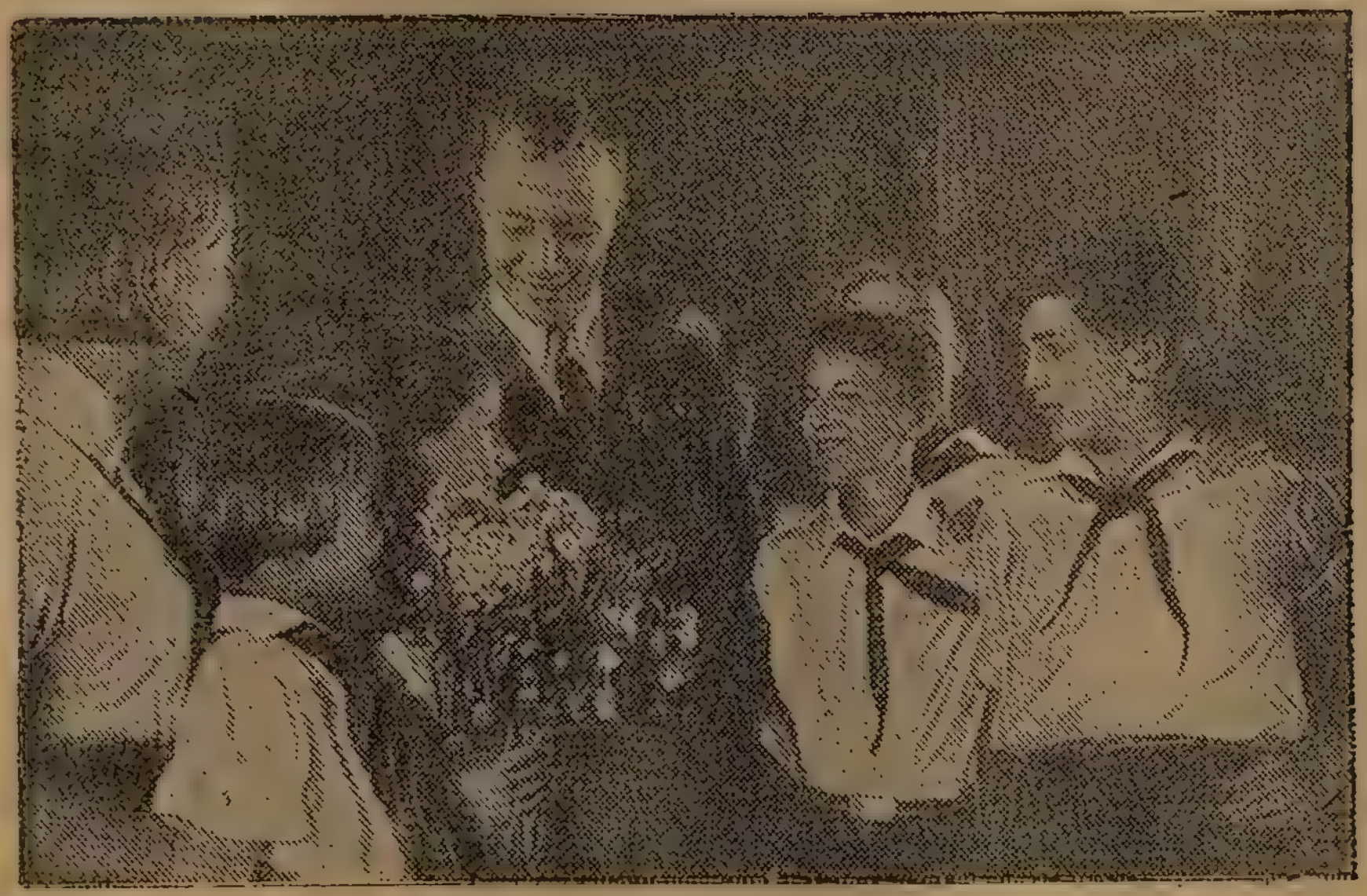
24 октября 1938 года.

Товарищ Молоков на пионерском сборе

На СОВЕТЕ отряда Шуре Суслову и его товарищу Юре поручили пригласить на пионерский сбор Героя Советского Союза товарища В. С. Молокова. Они приняли это поручение как очень почетное дело. На другой день, после прилета товарища Молокова в Красноярск, с утра ребята узнавали, где находится любимый ребятами летчик. Ребята поехали сначала на остров в Красноярский гидропорт. Отсюда Герой Советского Союза товарищ Молоков летом начал свой грандиозный арктический перелет по Северному воздушному пути. За два месяца этого перелета товарищ Молоков и его экипаж на самолете „СССР Н—2" пролетели больше 30 тысяч километров.

И вот товарищ Молоков 5 октября 1936 года снова в Красноярске. Грандиозный круг перелета замкнут.

Несмотря на только что завершенный большой перелет, товарищ Молоков уже работал около своей машины. Пионеры решили не отрывать Василия Сергеевича от дела. Они сели на пенек и стали читать газету, поглядывая, не идет ли Василий Сергеевич. Немного погодя, обернувшись, они заметили, что он идет к ним. Подошли и отдали салют. Василий Сергеевич протянул им руку. Поздоровались.



Герой Советского Союза товарищ Беляков среди пионеров.

Красноярская Краевая Научная Библиотека
11470

С острова улыбающиеся ребята, вместе с товарищем Молоковым и его женой—Надеждой Ивановной, на катере поехали в город. Началась оживленная беседа. Василий Сергеевич и Надежда Ивановна расспрашивали пионеров об учебе, об отдыхе. Товарищ Молоков обещал ребятам обязательно притти на пионерский сбор.

По школе быстро разнеслось это радостное известие.

— Приедет Молоков, приедет!—сообщали друг другу ребята.

Больше всех волновались члены совета отряда имени Ворошилова. Все горячо выполняли свои поручения. Люся чертила карту героического перелета товарища Молокова по Арктике. Пять человек занялись хозяйственными делами.

У них дело шло хорошо. Не находили только патефона. В самую последнюю минуту, перед встречей, пионерки Нина и Инна принесли и патефон. Все было готово. Ребята с нетерпением ждали прихода Василия Сергеевича. Беспрерывно открывалась дверь на улицу и ребята выбегали смотреть не едет ли их гость.

Товарищ Молоков приехал в 21 Красноярскую школу. Он приветливо поздоровался со всеми школьниками, встречавшими его, и вместе с ними вошел в зал, где собрались ребята.

Василий Сергеевич осмотрел карту, подвинул доску с картой к ребятам, чтобы было удобнее ее видеть, и первый начал беседу:

— Ну, ребята, как вы учитесь? Если вы все учитесь на отлично, тогда я расскажу вам все подробно, а если учитесь неважно, то расскажу небольшой кусочек,—сказал он шутливо.

Нина Беляшина первой из ребят сказала о том, что она учится на отлично. Василий Сергеевич посове-

товал всем так же учиться, как Нина, и начал свою интересную беседу о полете. Все со вниманием слушали его.

30 тысяч километров по воздуху

Свой рассказ товарищ Молоков начал так:

— Небольшой кусочек о нашем перелете я вам расскажу. Для чего нам нужен Северный морской путь?—спросил он.

— Чтобы товары легче перевозить и помочь народностям Севера стать культурными,—ответил Шура Суслов.

— Это правильно,—сказал товарищ Молоков.—Задачей 1936 года было проложение воздушного пути в Арктике. Задачу мы выполнили. И теперь, если вы выиграете по лотерее Осоавиахима путешествие по воздуху, то смело можете лететь по проложенной нами трассе.

Наш путь начался в Красноярске, через Киренск шел на Якутск. Потом по реке Алдан—в Охотское море в порт Аян. Вы видите по карте, что это место неприятное—высокие горы, где посадка и для сухопутной машины была бы очень трудной. А мы ведь летели на морской машине. Здесь самолеты еще не летали. Идем час, другой, третий, четвертый, шестой. Подлетаем к хребту. Что нас ждет в Охотском море, какая погода—мы не знали. А море к нашему прилету было закрыто туманом. Положение плохое. Вернуться назад нельзя, не хватит горючего. К нашему счастью, в тумане я увидел „пятачок"—место, где видна вода сквозь туман. Этим „пятачком" я быстро и воспользовался для посадки.

Затем побывали в Ногаево и вылетели в Петропавловск-на-Камчатке.

Пионеры у карты перелета Героя Советского Союза
В. С. Молокова.

Семь с половиной часов мы шли в тумане по аэронавигационным приборам. Идем в воздухе восемь с половиной часов. Некоторые забеспокоились: „Уж не прошли ли Петропавловск?“ Потом видим очертания берегов, которые напоминают Петропавловск. Сделали посадку прямо в море. Оказалось, что мы находимся у ворот Петропавловской бухты.

На Командорские острова,- где живут алеуты, народность, насчитывающая в СССР немного больше 300 человек,—мы летали, но неудачно. Попали в туман. Поднялись выше тумана. По нашим расчетам мы уже должны были быть у Командорских островов. В тумане увидали только верхушки гор. Пришлось вернуться в Усть-Камчатск. Не долетели до Усть-Камчатска 40 минут, как нам по радио говорят: „Посадка невозможна, видимость—ноль“. Нас окружал плотный туман, как пушистая вата. Тогда я решил к берегу не подходить и сделать посадку на море.

Побежимов смотрел через борт, когда покажется вода. 300 метров мы планировали, не видев воды до самой посадки. Посадка была очень удачна. После этого мы пробыли восемь часов в море на большой волне.

На острове Врангеля мы видели духовой оркестр в 25 человек и джаз-оркестр. Там был веселый праздник. Одна артистка, изучившая эскимосский язык, пела песни на родном языке эскимосов. Все население было очень радо этому.

По Хатанге мы летали вглубь тундры Красноярского края. Около Северной земли были на ледовых разведках. Сюда я прилетал прямо из Москвы, а в 1933 году—из Севастополя.

На Севере построено много школ, особенно на Чукотском полуострове. Ребята занимаются в школах на своем родном и на русском языках. Имеются пионерские лагери, правда, далеко выезжать не прихо-

дится. Все это создано там при советской власти. Некоторые родители из северных народностей не пускают своих детей учиться, а если отдают в школу, то больше девочек. Но такие явления большей частью бывают в глухих местах тундры, а ближе к берегу к этому делу относятся иначе: отдают учиться и девочек и мальчиков. Сейчас имеется там большой процент взрослого населения, которое хорошо знает грамоту. Если бы вы были в этих местах до революции и теперь—в 1936 году, так вы бы сказали, что это не прежние забитые при царизме лоуроветланы (чукчи). Они быстро развиваются и растут культурно благодаря заботам нашей партии и советской власти. На Севере много наших людей, которые учат коренное население грамоте и правильному ведению хозяйства.

На Севере, у лоуроветланов, раньше были такие обычаи: когда человек заболевал и видел по своему самочувствию, что уже не выздоровеет, то он начинал просить своих близких людей, например, сына, чтобы он задушил его. Таков был обычай. И вот в прошлом году у одного из жителей национального поселка заболел желудок. Он решил, что не выздоровеет и стал просить своего сына задушить его. Сын его, 12-летний мальчик, учился в школе, которая находится в бухте Лаврентия. Мальчик много читал, много уже стал понимать и вместо того, чтобы выполнить просьбу отца, привез к нему врача, который его вылечил.

До советской власти отец этого мальчика, конечно, был бы задушен. Такой был закон. Когда человек старый и являлся обузой для семьи, он начинал в течение шести-семи дней умолять кого-нибудь из своих близких, чтобы его задушили. Просьба относилась к самому любимому человеку в семье, который и выполнял этот варварский обычай.

Таких случаев сейчас не бывает.

Вот этот 12-летний мальчик ехал по морю 30 километров на байдарке и привез врача к своему больному отцу. Надо сказать, что байдарки у них очень верткие и переправляться по морю на них очень трудно. Но, несмотря на все трудности переправы, он привез врача к своему отцу, так как понимал, что обычаев удушения старнков и больных не должно быть и они являются обычаями дикарей.

Во всех местах Арктики мы видели изменения. Если в 1925 году такого большого количества школ и больниц у народностей Севера не было, то сейчас больницы и школы имеются в достаточном количестве. Сейчас всюду быстро все перестраивается.

Возьмите, например, Игарку. Ее население достигает 14 тысяч человек. Кроме этого, надо сказать, что в Игарке жители становятся коренными, а не только наезжими. Так что весь Север заселяется и перестраивается. Например, раньше в Ногаево—ничего не было, сейчас—это культурный советский город, большой город. Мы имеем связь с Ногаево через Охотское море и с Колымой—на большом протяжении хорошую шоссейную дорогу. Когда я в прошлом году был в Ногаево, так удивился. Смотрю, приходит машина и забирает воду. Спрашиваю: „Зачем вам вода?“ Оказывается, они поливают шоссейную дорогу. Кроме этого, у них имеются гусеничные тракторы, имеются все средства техники, которые нами туда перебрасываются.

1936 год был очень тяжелым в Арктике. Вы скоро узнаете из газет, какие караваны судов мы там проводили. Вы прочитаете в газетах и вспомните, что хотя этот год и был тяжелым, но мы все же провели все корабли, которые нам нужны были на Севере.

Наша задача была такая: проложить воздушную трассу—путь.

Эту задачу мы выполнили; теперь по открытому нами пути важнейшие грузы будут перевозиться в Арктику.

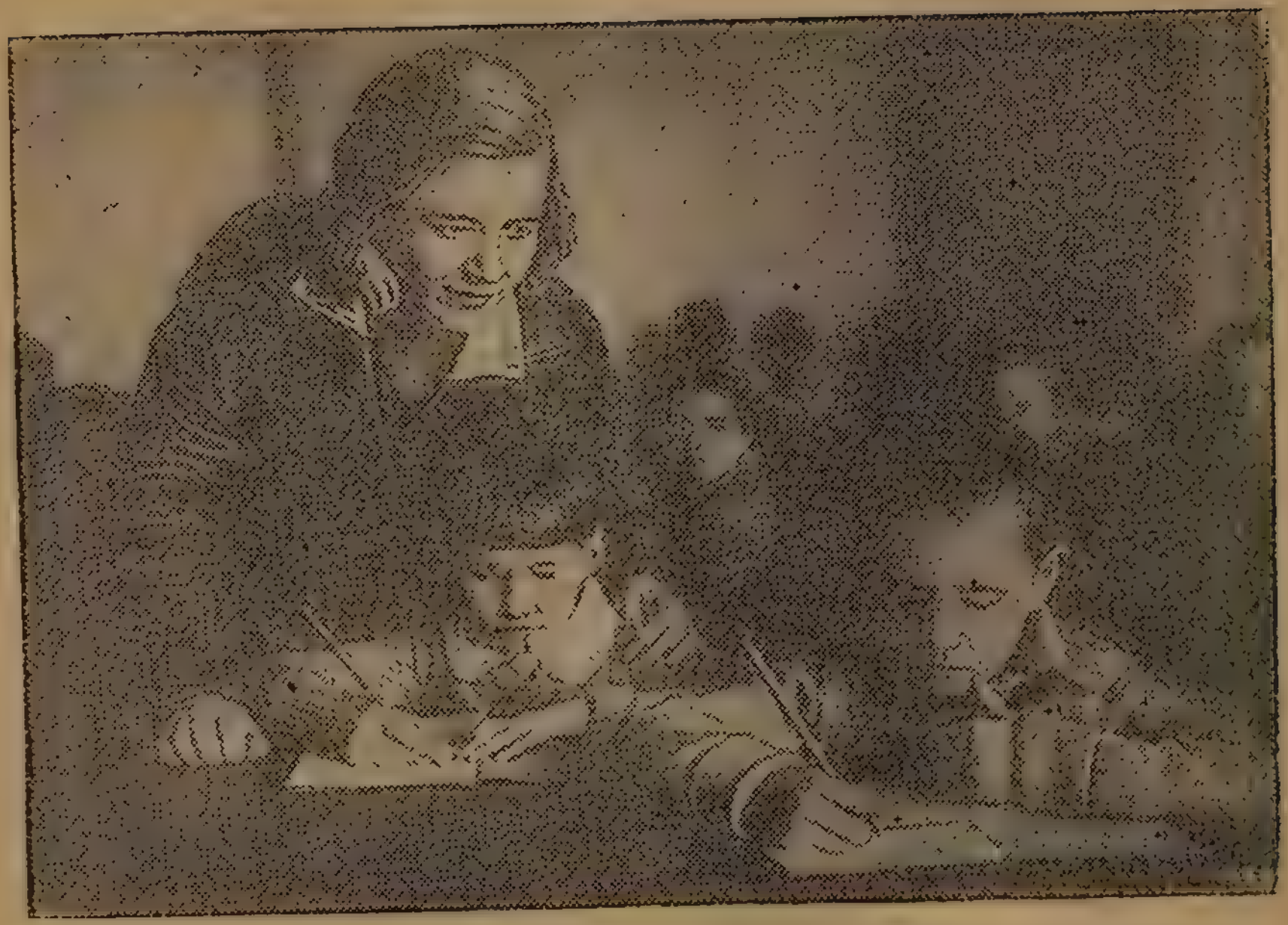
Вот, ребята, примерно, все. Если вы учебный год закончите на отлично, тогда я вам расскажу все детально, но так как сейчас вы не все учитесь на отлично, то я вам рассказал только один кусочек и даже меньше половины. Обещаете ли вы закончить этот учебный год на отлично?

— Обещаем! — ответили пионеры хором.

— Я в свою очередь также выполню данное вам обещание,—сказал товарищ Молоков,—на будущий год приеду к вам и расскажу все более подробно. Недостаточно иметь только одно желание отлично учиться, надо это желание претворять в жизнь, и тогда можно добиться своей цели. Я, например, вам расскажу такой случай. На реке Хаюзе мы встретили одного мальчугана, ему всего 7 лет, а он уже умеет хорошо читать и писать и, несмотря на свой малый возраст, командует своими товарищами. Он обижается, что его не берут в пионерские лагери из-за малого возраста. „А я,—говорит он,—учусь лучше всех". Вот видите, какие бывают способные ребята!

— Товарищ Молоков, расскажите о своем самолете, — просит Шура Суслов.

— Машина старая,—говорит товарищ Молоков,—и, по своему сроку службы, скоро должна пойти в отставку, но при известной бережливости в ее использовании она еще два-три года будет работать. Моторы на ней новые — выпуска 1936 года. Моторы хорошие, с этими моторами наш экипаж спокойно пускается в путь, а кроме того, все зависит от самих себя, поэтому мы и решились на такой путь. На этих моторах я могу пуститься и на более тяжелый и трудный путь. Иногда мы шли больше 7—8 часов без посадки и шли уверенно. Машина—двухмоторная, по



Юные жители Игарки—Сережа Горобец и Герта Рогинья впервые сели за парту в новой школе молодого города Заполярья.

700—800 лошадиных сил каждый мотор. Скорость самолета—140—150 километров в час. Конечно, эта „скоростёнка“ сейчас очень небольшая, так как теперь мы уже имеем скорость полета самолетов по 300—400 километров в час. Машина моя старовата, но так как я и сам не молодой, вот мы и сдружились.

Полная нагрузка самолета 7 тонн, полезная нагрузка 3—3,2 тонны, остальной вес приходится на конструкцию самолета.

— А как вы нынче летом отдохнули?—спрашивает ребят товарищ Молоков.

— Отдохнули хорошо,—отвечают ребята.

— Если так, то и учиться нужно на отлично, ведь и самим приятно и другим хорошо. И в глаза людям смотреть не стыдно. А тот, кто учится не на отлично, тот как-то всегда немножко находится в сторонке, ему как-то неловко.

— Вы спрашиваете об экипаже? Он состоит из четырех человек: летчик—он же командир самолета, первый бортмеханик, второй бортмеханик и штурман. Первым бортмехаником у меня был товарищ Побежимов. Я с ним работаю с 1917 года. Мы оба были бортмеханиками. Но во время гражданской войны на общем собрании меня выбрали в летчики. Вот я и пошел в летчики.

Задача бортмеханика состоит в том, чтобы материальная часть машины работала на отлично, то есть самолет и моторы должны безотказно работать в течение положенного времени и полет должен происходить без вынужденной посадки и без аварии. Мы за свой перелет не имели ни одной аварии. Обычно на самолете бывают два летчика, но я решил возложить на себя двойную нагрузку и второго летчика не взял. Штурман—Алеша Ритслянд, он сидит первым в носу самолета, его задача—высчитать точно, независимо от погоды, где мы находимся. Он должен точно знать,

в какой точке мы находимся. Его задача—привести самолет в ту точку, куда он полетел по маршруту. Летчик же не может одновременно вести машину и следить за мотором и за всеми изменениями погоды. Сидеть за штурвалом и сидеть с карандашом в руке и высчитывать—это невозможно. Может быть и вынужденная посадка, и мы должны знать, где мы находимся—это все делает штурман. Он показывает курс, он высчитывает расстояние—это задача серьезная, трудная. Когда видимость хорошая, то еще ладно, а когда видимости совершенно нет, то это очень трудно, особенно в море. Там железных дорог нет, городов, по которым можно бы было ориентироваться, также нет, куда ни взглянешь—вода...

Товарищ Молоков предлагает на этот раз закончить беседу и повторяет свое обещание, после окончания учебного года на отлично, рассказать о своих полетах побольше.

Пионеры с песней провожают товарища Молокова до автомобиля. Василий Сергеевич прощается с ребятами. Они долго еще стоят и машут ему руками.

Записки бортмеханика

ЗИМОЙ 1937 года экипаж самолета „СССР Н—120“, под командованием отважного пилота Ф. Б. Фариха, блестяще закончил грандиозный зимний трансарктический перелет, протяжением более чем 20 тысяч километров.

За образцовое выполнение правительственного задания весь экипаж самолета „Н—120“ был награжден орденами Союза ССР. Ниже об этом перелете печатаются записки орденоносца бортмеханика М. И. Чагина, написанные для юных читателей нашего края.

Юные читатели легко догадаются, кто такой бортмеханик Воронок, о котором говорится в „Записках бортмеханика“.

Полет разрешен

Когда летчик сообщил бортмеханику Воронку долгожданную весть о том, что перелет по маршруту утвержден и что остается лишь тщательно готовиться к нему, Воронок встретил это известие с радостью.

За восемь лет работы в авиации он научился держаться спокойно и твердо во всех серьезных случаях. Однако, возвращаясь домой на электропоезде, он не заметил, как проехал свою остановку, и очнулся лишь при проверке билета—настолько Воронок углубился

в свои мысли. А думать ему нужно было об очень многом. Бортмеханику надо было предусмотреть решительно все: запасные части к моторам и самолету, нужные материалы и инструменты, приспособления подогрева воды для моторов и запуска их и многое другое.

Извинившись перед контролером за пропущенную остановку, Воронок, не ожидая обратного поезда, отправился домой пешком в надежде, что дорогой он подумает еще о предстоящем полете. Дома нужно было составить большой список необходимых для полета материалов и сдать его в отдел снабжения.

Несмотря на внешнее спокойствие, его очень волновало предстоящее воздушное путешествие, и он мысленно пролетел из центра пролетарской столицы Москвы через Свердловск, Красноярск, Иркутск, Анадырь и далее по побережью Северного полярного моря с заходом на остров Врангеля, где он уже однажды бывал, до Архангельска, а затем снова в Москву.

От этого воображаемого перелета по утвержденному маршруту, от Москвы и обратно, Воронку стало как-то неловко, получалось это словно в детской сказке,— не успел вылететь—как снова очутился в Москве. Но он скоро отогнал мысль об этом и подумал, что многое в перелете будет зависеть от него—Воронка как члена экипажа.

Ночью он не мог долго заснуть, ворочался с боку на бок. Не раз задавал себе вопрос, что его так тянет в этот суровый далекий край, где редко слышится привычный слуху шум машин, паровозных гудков, где стоит мертвая тишина. Тишина в дни непогоды сменяется злым воем ветра, пургой... А мороз? Это—опасный враг каждого летчика и особенно бортмеханика. Он вспомнил свой первый перелет на остров Вайгач. Вспомнил обмороженные руки, долгое время лупившиеся после прилета в Москву, почерневшие

пятна на щеке и кончике носа и сейчас же подумал: „рукавиц три пары".

Живо воскресла в памяти вынужденная посадка самолета из-за надвигавшейся пурги. Вдали от жилья, среди безбрежной тундры он очутился беспомощным, так как некуда было слить воду из остывшего радиатора, а мороз и ветер делают свое дело. Он улыбнулся: „И все же выход тогда был найден: воду слили в добавочный бак!"

Воронок встал, включил электричество и при свете лампочки прочитал в дневнике свои записки об этом полете. Вот что там было написано.

Ночь в тундре

Ночь прошла беспокойно. Сильная пурга при морозе в 39 градусов: спальные мешки из собачьего меха не греют.

А тут еще несчастье—больной радист, везем его с полярной станции в больничный пункт... Кажется, снял бы все с себя и отдал ему. К утру мороз сдал до 28 градусов, но пурга усилилась. Связь потеряна... Местонахождение не определишь... Двое суток прожили в неведении. Наконец, связались по радио, сообщили зимовке: „Сели благополучно, помощи не надо". Но нам ответили, что нас ищут лыжники и посланы люди на собаках.

Третья ночь была тихая, ясная и морозная. Дерево, из которого сделан наш самолет, несмотря на свою сухость, потрескивает от мороза. В тишине этот незначительный треск кажется настолько громким, что невольно думаешь о прочности лонжеронов самолета.

Радист что-то бормочет, шевелится, не спит... Я нарочно издаю легкий храп, думая, что радист последует моему примеру, но получилось обратное. Он

Подготовка самолета „Н—120“ тов. Фариха к трансарктическому перелету.

будит меня и просит осмотреть местность вокруг самолета. Ему кажется, что ходит медведь.

От испарения при дыхании в выходном отверстии мешка на меху осел толстым слоем иней, и при малейшем движении он осыпается на лицо и за воротник, вода разливается по спине. Делается неловко, неприятно. Снова раздается голос радиста. Придется вставать!

На всякий случай прихватываю „Маузер", а вдруг и правда „Мишка". Боюсь, как бы он, пронюхав продукты, не поломал самолета, но выйдя из теплой палатки, я останавливаюсь в изумлении.

Небо окрасилось ползущими по горизонту плоскими световыми змеями, отливающими различными цветами радуги. Вот одна выплывает далеко на горизонте, там, где снежная сопка упирается в небо, и быстро-быстро приближается ко мне, но вдруг куда-то внезапно исчезает, а за ней исчезает другая, третья и так без конца. Это великолепное зрелище—северное сияние—я наблюдал впервые в жизни и, наблюдая, позабыл про опасного зверя. Кругом было также таинственно тихо, лишь изредка треснет что-то в самолете. В это время хотелось быть поэтом, великим мастером слова. Я срифмовал что-то вроде стихотворения, совершенно бедное по форме, но с каким возвышенным чувством оно было продекламировано в ночной тишине!

Поэтические настроения были прерваны морозом, который, не взирая на мое вдохновение, давал себя знать. Когда я вернулся под полог палатки, то мой спальный мешок так смерзся, что мне пришлось долго мять его коленом. Затем я пробежал с полкилометра по тундре, согрелся и залез в мешок. Проснулся ранним утром от боли в ступне. С боязнью начал щупать ее рукой, но ступня потеряла всякую чувствительность. Вдруг раздался лай собак. „Откуда бы это?"—подумал я, но, вспомнив, что так же искусно

лают и песцы, успокоился. Лай повторился. Залаяла одна собака, потом другая, потом послышались громкие голоса.

Я выбежал из палатки. По склону сопки мчались к нам собаки, запряженные веером в нарты. Когда упряжки спустились в низину, то были очень похожи на рулящие самолеты.

Об отмороженной пятке никому не сказал.

Ледяная страна

Воронок закрыл дневник и мысленно задал себе один вопрос: „Почему так влечет к себе этот суровый край? Почему?" На такие вопросы своих знакомых он обычно отвечал, что, мол, надо кому-нибудь и там работать. Однако, отвечая, он чувствовал неверность своих слов. Только теперь он начал понимать, собираясь в четвертый полярный рейс, чем привлекает его далекая Арктика. Не суровой и сказочной красотой с ее морем, которое нагромождает причудливые холмы льдов, кажущиеся развалинами древних дворцов, построенных из хрусталя; не морем, неожиданно меняющим свой облик, открытая вода которого на фоне белизны и блеска льдов кажется особенно синей, густой, с блуждающими по ней ледовыми полями. Нет! Не это главное. Конечно, очень интересно и любопытно посмотреть на красивые картины Арктики, на белый, до боли глаз снег, на белых куропаток, белых зайцев, белых песцов, белых медведей. Все белое...

Советская Арктика

Наша Советская Арктика занимает громадное пространство. Вдоль всего великого Северного морского пути, на всех важнейших участках—в бухтах, островах, проливах—устроены зимовки, насчитывающие от

одного-двух до десятка домиков, с населением от двух до семидесяти человек. Кроме этих небольших зимовок, имеются крупные населенные пункты, арктические города, например: Диксон, Анадырь, бухта Амбарчик, бухта Тикси, Нордвик, Амдерма и другие. В некоторых поселках население достигает нескольких тысяч. На зимовках идет будничная работа по обслуживанию Северного морского пути: передаются метосводки, ведется наблюдение за погодой, за явлениями магнетизма, изучается солнечная радиация, ведется гидрологическая работа, куда входят: изучение моря зимой, температуры воды, приливов и отливов, солености воды, структуры льда и его режима; мерзлотные станции, изучающие вечную мерзлоту земли и т. д. и т. п. А на больших зимовьях-городах помимо этой работы имеются большие хозяйства и фабрики. Здесь вы встретите крупный консервный завод, крупные механические мастерские, электростанцию, культурно обставленный клуб, баню с механической прачечной, рудник и даже судостроительную верфь, где пока строятся катеры, металлические и деревянные мореходные баржи. Электростанции городов рассеивают мрак двухмесячной, а где и четырехмесячной полярной ночи. Шум машин, гудки заводов и автомобилей своими звуками оживляют улицы полярного города, напоминая центральные города. К этому надо добавить радио и звуковое кино.

С открытием навигации по морю проходят десятки советских и иностранных кораблей, нагруженных в Арктике советскими лесоматериалами, идущими за границу. Другая же часть советских пароходов заходит в каждую из зимовок, сгружает для нее продовольствие на целый год, а иногда на 2—3 года, на случай тяжелого года в ледовом отношении в следующую навигацию, или товары и продукты для факторий, которые торгуют всем, что нужно для коренного

населения Арктики. Пароходы сменяют зимовщиков, забирают пушнину, кожи, жиры морского зверя, рыбу, ископаемые Арктики—уголь, флюорит, мышьяк, соль и т. п.

Летом Арктика живет бурно. Люди не знают ночи (которой, кстати сказать, здесь нет). За короткое лето надо сделать очень много, чтобы обеспечить себя продуктами и материалами на целый год. Когда причаливает пароход, зимовщики и моряки работают круглые сутки. Они выгружают самые различные вещи и аппараты вплоть до „горного солнца", необходимого в полярную ночь, когда некоторые зимовщики начинают страдать от недостатка в организме ультрафиолетовых лучей. Затем погружается на пароход продукция зимовок и садятся люди. Пароход с победным, радостным ревом гудка и развевающимся флагом уходит, оставляя на берегу новую смену людей с сердцами, полными забот и радостных настроений... „Когда-то придет снова пароход к этим берегам!" С уходом парохода зимовка начинает жить установленным порядком, выполняя большой важности государственную работу.

Зимовок много, их десятки. Они раскиданы и по побережью и на островах. Их разделяет друг от друга большое пространство коварной тундры или моря, а поэтому связь между зимовками ведется лишь по радио и очень редко при помощи собак. Но в Советской стране нет ничего недоступного, и на помощь зимовщикам пришел самолет. Все чаще и чаще стали залетать самолеты в отдельные уголки Арктики. Сначала—от Красноярска до Дудинки, затем—от Архангельска до Усть-Цыльмы, затем—от Тюмени до Обдорска. В этих местах давно уже существуют регулярные линии и перевозят почту и пассажиров. А затем самолеты дошли до острова Вайгач и даже на остров Врангеля.

С организацией морских плаваний по Северному морскому пути самолеты делают ледовую разведку и в Карском море и в море Лаптевых. Полеты во время Челюскинской эпопеи окончательно нарушили своим гулом тишину Арктики. Это был мощный толчок в развитии авиации на Севере. Появились зимующие авиаотряды на Земле Франца-Иосифа, мысе Челюскин, на Чукотке.

1937 год дал невиданное в истории человечества наступление большевиков на суровую природу Арктики. Это наступление было сделано при помощи авиации и высокой советской техники. В этом году советскую Арктику самолеты облетели кругом, пересекли во всех направлениях, а затем разрезали пополам через полюс от Москвы до Портланда и Сан-Джасинто в Северной Америке.

В одну из этих экспедиций и был назначен Воронок.

Самолет

Экипажу самолета нужно было пролететь по Северному морскому пути зимой, в условиях низких температур, испытывать работу моторов самолета и приборов, еще раз продемонстрировать высокие качества советских летчиков. Нужно было завезти зимовщикам литературу, газеты, письма и другие необходимые вещи — гермометры, вакцину для прививки от бешенства, различные другие лекарства и даже детские соски и обследовать работу зимовок.

Длина маршрута была в 20 тысяч километров. Экипаж состоял из пяти человек, это—первый и второй пилоты, первый и второй бортмеханики и штурман. Самолет был специально подготовлен: моторы утеплены асбестом и сукном. Для подогрева воды моторам был сделан специальный бак емкостью в 15 ведер. Этот бак имел внутри змеевик, куда на-

правлялось пламя двухрожковой паяльной лампы, и вода грелась быстро—полный бак согревался за один час. Моторы запускались от авиакомпрессора. Этот моторчик, накачивающий воздух в цилиндры мотора самолета, заставлял крутиться коленчатый вал, при этом давалась искра в цилиндры, и мотор начинал работать. Этот же авиакомпрессор был приспособлен как аварийный для работы рации. Кабины самолетов отеплялись отработанными газами моторов.

Пилотская кабина была оборудована новейшими приборами. Здесь находились искусственный горизонт, радиокомпас и пеленгатор, электрические счетчики оборотов мотора и даже прибор для слепой посадки—лот-высотомер, радиостанция, работающая на длинных и коротких волнах, приборы, определяющие снос самолета и другие.

В пути

Самолет из Москвы вылетел 9 февраля 1937 года и без особых трудностей долетел до Иркутска. Во всех попутных городах люди радостно встречали и провожали экипаж. От Иркутска начались сильные морозы. Погода была ясная. Но однажды погода испортилась, видимость уменьшилась, пошел снег. Перегруженный самолет долго шел по извилинам реки Лены, пытаясь на низкой высоте итти по руслу ее, но тяжелый самолет был маломаневренным. Из-за боязни врезаться в берег или в лес, сели около маленькой деревушки Рижская, где люди удивленно рассматривали огромный самолет. Вечером из рассказов узнали, что очень редкие из жителей видели железную дорогу, паровоз, трамвай и вообще большой город, а хозяйка, где мы остановились ночевать, кроме своей деревни нигде не была. Даже радио нет у них. Мы завели патефон, пластинки закружились и

задорно брызнула песня: „Потому, что у нас каждый молод сейчас"...

Патефон здесь—диковинка, его не видел даже муж нашей хозяйки, самый грамотный и развитой человек, побывавший на русско-японской войне, а теперь—председатель колхоза. Изба, с чисто вымытыми лавками и полом, наполнилась народом. Все радовались нашему прилету, удивлялись. Хозяин насилу уговорил колхозников разойтись, так как летчикам надо было спать. Люди не уходили... передние пятились на шаг-два назад, а задние шли вперед, и патефон снова крутили. Всем очень понравилась песня о Сталине.

Утром всему экипажу был экзамен: мороз 45 градусов, грели воду в баке и без посторонней помощи заводили моторы. Оказалось, что мы со всеми трудностями запуска хорошо справились.

Поднялись в воздух. Погода благоприятствовала полету.

В Якутск прилетели благополучно. Полет по трассе кончился. Завтра начинается наиболее трудный участок пути—полет вне трассы—Якутск—Зырянка. Этот путь еще не пролетал ни один самолет! Экипажу придется пересечь полюс холода, где морозы доходят до 62 градусов, а под самолетом потянется бесконечное количество пиков, хребтов, высоту которых никто не знает, горных речушек, и в дополнение всего людей здесь не встретишь на протяжении 800 километров. Решили поближе подобраться к этим трудным местам.

В Зырянке

Стартовали из Якутска на Крест-Хольджай. Ранним утром при морозе, сковывающем дыхание, самолет вылетел из Крест-Хольджая, держа курс на Зырянку. Пролетев каких-нибудь сто километров, самолет очу-

Командир корабля „Н—120" Ф. Б. Фарих на Тушинском аэродроме.

гился над местностью, которую трудно себе представить по описанию. Таинственная, дикая красота природы захватила каждого из членов экипажа. Все с напряжением смотрели вниз, а внизу, сменяя один другого, беспорядочно переплетаясь, плыли хребты и ущелья. Термометр показывает 57 градусов холода. Перегруженный бензином самолет медленно набирает высоту, а остроконечные верхушки гор все чаще и чаще близко проходят под крылом... Но вот самолет повис в воздухе, набрав свою максимальную высоту, выше которой при этой нагрузке подняться он не может. Альтиметр показывает 3200 метров.

Впереди—легендарный хребет Черского. Что он готовит нам—неизвестно. Наконец, показывается цепь гор с отдельными седловинами, наиболее высокие вершины гор закрыты врагом авиации—туманом.

Прошли более половины пути. Решили пробиваться дальше. Огибая высокие вершины, самолет вышел на реку, указанную на карте, но по времени это вряд ли могла быть она. И, когда время вышло, под нами появилась еще река. Теперь мы убедились, что одна из рек не была нанесена на карту.

После 15-часового полета показалась Зырянка. Летчики с радостью жмут руки механикам, штурману. Ведь если бы подвели моторы или штурман привел самолет не туда, куда надо, пришлось бы садиться в горах, откуда взлететь очень трудно, а всякая вынужденная посадка связана с риском—можно поломать самолет. К прилету самолета зимовщики Зырянки несколько раз готовили аэродром, но пурга каждый раз передувала его снегом и делала негодным для посадки. Люди выбились из сил. С прилетом летчиков зимовщики позабыли свою усталость, были все очень рады. Они получили первый раз во всю историю существования поселка почту зимой. Газеты читали с жадностью, обсуждали Сталинскую Конституцию.

Зимовщики говорили, что очень мало газет, которые мы им привезли. Но наш самолет должен побывать на многих зимовках и везде сколько-нибудь оставить, а это была только первая. Через день, который механикам нужен был для детального осмотра материальной части самолета, мы вылетели в Анадырь.

Праздник

Впереди—1200 километров неизведанного пути, по характеру такого же, как и предыдущий. Сильный встречный ветер задерживает самолет. Передвигались вперед со скоростью только 120 километров в час, вместо 165 километров. Через 8 часов полета выяснилось, что дальше лететь опасно—мало горючего. Сели в поселке Марково в 250—300 километрах от Анадыря. Местное население радостными криками встретило нас. Быстро разместились по квартирам. День нашего прилета совпал с праздником 8-го марта. Женщины-якутки, одетые в цветистые красивые платья, устроили показ национальных танцев, которые заснял кинооператор самолета. Танцы заключались в том, что молодой парень, чечёткой пройдя по кругу, вызывает на пляску девушку и с ней несколько времени танцует, затем девушка садится на свое место, а танцор подходит к следующей, и так продолжается, пока танцор не устанет или гармонист не прекратит игру.

Район Марково богат дичью, весной сюда прилетают гуси, утки и другие птицы, а зимой очень много белых куропаток. Охотники иногда приносят их по 40—50 штук, обвешав себя с головы до ног.

На другой день нам был подвезен бензин из Анадыря летчиком товарищем Каминским, зимующим там. Вместе с ним наш самолет прибыл к месту назначения в Анадырь, столицу Чукотки. Здесь находятся

окружком партии и окрисполком, больница, консервный завод, механические мастерские, мерзлотная станция, мощная радиостанция, клуб, типография, баня и другие общественные учреждения. После устроенного анадырцами банкета в честь летчиков, который был особенно радостен тем, что трудности перелета неизвестного участка пути были позади, Воронок так расчувствовался, что у него, как всегда в таких случаях, открылся поэтический талант. Он написал стихотворение, которое потом поместили в бортовую стенгазету. Вот оно:

На Север!

Гор вершины и синь голубая,
Режет глаз снег своей белизной,
И плывут, вереницей сменяясь,
Горы, тундра внизу подо мной...

Там, где ветер гуляет, и лютый мороз
Затрудняет пернатым полет,
Разорвав облака пополам,
Показался гигант-самолет.

Мягкий гул его мощных моторов
Непрерывную песню поет
И летит, облака пробивая,
Неуклонно вперед и вперед...

Последнюю строфу еле дописал, глаза слипались от утомления, хотелось скорее спать. Экипаж уже заснул. Повторив заплетающимся языком последние слова: „неуклонно вперед и вперед“, Воронок повалился в постель и крепко заснул.

Утро встретило такой пургой, в какую нельзя было не только лететь, но даже в столовую пройти. Чтобы не быть занесенными снегом и не замерзнуть в пути, зимовщики заранее протягивают от одного дома до другого веревки, так называемые леера, держась за

которые человек пробирается на службу или в соседний дом.

Но и леера иногда оказываются роковыми. Были случаи, когда человек ходил в нескольких шагах от дома и не мог его найти.

На десятые сутки непрерывного воя пурги, когда вера в предсказания синоптиков и метеорологов пропала, я спросил одного лоуроветлана:

— Когда будет хорошая погода?

Он плохо понимал по-русски, тогда я спросил:

— Когда пойдешь охотиться?

Он ответил:

— Когда умоется месяц, а будет это через три-четыре дня.

И действительно, через четыре дня, то есть на четырнадцатые сутки, погода была ясная, без ветра. Мы распрощались с гостеприимными хозяевами. Следующая посадка—в Уэллене.

Первая и последняя неудача

Через два часа полета получили радиограмму: „В Уэллене шторм, видимость 100—200 метров". Пришлось свернуть на зимовку „Залив Креста", где по плану посадки у нас нет. Мелькнули три домика, вот и аэродром, на котором предупредительно горит костер, дымом указывая направление ветра. На аэродроме высокие заструги. Эти надувы снега по крепости не уступают крепости мела, и если самолет ударяется о них, он высоко подпрыгивает. Если выдерживают шасси и лыжи, то дело ограничивается только течью радиатора от сильных толчков.

Наш самолет, как я уже говорил, имел большую перегрузку, поэтому запас прочности лыж был уменьшен, плюс к этому сильный мороз повлиял на эластичность резиновой аммортизации шасси. При морозе

резина становится как веревка. На посадке самолет ударился лыжей о крепкий заструг, подпрыгнул и при следующем прикосновении с застругами, описав молниеносно полный разворот на 360 градусов, накренился правой плоскостью до снега, задрав хвост высоко вверх... Лыжа разлетелась в щепы, а ось глубоко ушла в снег и не видно было—цела ли она...

Летчики с унылым видом вылезли из засыпанной снегом кабины. Штурман искал оторвавшийся при ударе компас; из баков, принявших неправильное положение, вытекал бензин.

Воронок сверлил дрелью радиатор, чтобы выпустить воду и предупредить размораживание, так как выходное отверстие для воды оказалось наверху, а когда сделал все необходимое, прислонился плечом к еще теплому мотору и думал невеселую думу. Он боялся раскапывать зарывшуюся в снег ось самолета. В голове была одна мысль: „Лишь бы уцелело шасси!"

Простояв неподвижно минут пять, он уже составил план ремонта самолета и лыжи. Сомнений не было: починить сломанную лыжу можно. И когда он услышал разговор летчиков, что-то о приходе парохода в эти места, очнулся и с остервенением начал разрывать снег, откидывая обломки лыжи руками. Ось оказалась невредимой. Удар был смягчен снегом. Подошел первый пилот (второй пилот ходил в одиночестве, поминутно продувая нос) и, не глядя на Воронка прямо, а куда-то в сторону, сказал:

— До бухты Провидения 400 километров, можно добраться на собаках, а там...

— А там через 6 дней улетим,—сказал Воронок, стараясь быть серьезным.—Надо дать радиограмму на мыс Шмидта, чтобы привезли оттуда казеинового клея, эмалита и авиационного полотна. Лыжу будем делать новую.

Летчик, как бы чувствуя свою вину за поломку,

с радостью пошел на радиостанцию. Но разве он виноват? Такие заструги!

На следующий день самолет „У—2" привез с мыса Шмидта требуемые метериалы. К этому времени самолет был опущен и поставлен в трехточечное положение. Вместо лыжи он имел подставку, а сломанную лыжу обрезали пилой и решили всю средину ее сделать новой из многослойной фанеры, оставив старыми переднюю и заднюю части. Работали день и ночь. Лыжа была готова. На четвертые сутки самолет вылетел и благополучно опустился на мысе Шмидта.

На большинстве зимовок в качестве учеников по какому-либо делу зимовщики имеют местных жителей. Они учатся на слесарей, механиков, радистов. Так и на зимовке „Залив Креста" имеется воспитанник, мальчик лет девяти. Зовут его Атэн-Ват.

В жизни этого мальчика произошла большая перемена, когда он попал в воспитанники полярной станции.

Его отец имел большую семью, заболел и стал инвалидом. Охотиться он не мог, семья голодала. По традиционному обычаю эскимосов, тому, кто вследствие старости не может самостоятельно добывать себе питание, предлагали петлю, то есть удавиться. Но теперь этот дикий обычай изжит. Больной отец Атэн-Вата со своей семьей перекочевал к полярной станции. Сейчас больному помогает Анадырский политотдел, а семья занялась починкой и пошивкой обмундирования для работников полярной станции.

Атэн-Ват—целиком на воспитании у полярников. Он ходит в городском платье, носит пионерский галстук и бойко выстукивает азбуку Морзе по радио. Когда лыжа была готова, Атэн-Ват с радостью кричал:

— Хорошо, хорошо!

Лыжа действительно была сделана хорошо. Выдер-

жала свыше 30 посадок и заменена колесами еще в пригодном состоянии к полетам.

На мысе Шмидта прилету были особенно рады. Здесь зимует Чукотский авиаотряд, люди, хорошо понимающие все трудности полярных работ и полетов в Арктике. На следующий день мы вылетели на остров Врангеля, чтобы потом, при улучшении погоды, вернуться в Уэллен.

Остров Врангеля

Два часа полета над морем, которое было покрыто наторошенным льдом, трещинами—и перед глазами всплыл остров. Приземлились в бухте Роджерса. С красными знаменами вышло встречать нас все население поселка, несказанно обрадовавшееся нашему прилету. Каждый получил с материка письма, газеты, литературу. За вечерним чаем зимовщики наперебой старались рассказать новости о своих родных. Расспрашивали в сотый раз о строительстве Москвы, о метро, как выглядят Садовое кольцо, улица Горького.

После товарищеского ужина устроили вечер самодеятельности. Выступали в большинстве эскимосы. Их здесь 63 человека, прибыли они сюда еще в 1929 году. Они стали неузнаваемы, их быт резко изменился. Для эскимосов отошло то время, когда они сгорбившись сидели в сырых иглу (жилищах) весной и летом и в холодных—зимой. Живут они теперь в просторных домах со всеми удобствами. Сменили свои меховые комбинезоны, надетые прямо на голое тело, на белье и городскую одежду. Девушку-эскимоску на острове Врангеля трудно отличить по платью от городской девушки. Туфли, чулки, шелковое платье, духи, пудра стали такими же необходимыми у них, как и на материке. Они танцуют европейские танцы, пе-

реняв это от зимовщиков. Дети школьного и дошкольного возраста декламировали нам стихи, пели песни.

Наш прилёт на остров Врангеля совпал с сезоном охоты на белого медведя, а поэтому многих зимовщиков не было. Только ночью прибыли две партии охотников, слышавшие гул нашего самолета. Они привезли с собой несколько маленьких медвежат и очень просили взять их в подарок.

Утром, изрядно потрудившись над тем, чтобы сдвинуть самолет с места, экипаж покинул замечательную зимовку.

Бухта Амбарчик

Снова мыс Шмидта, откуда, получив приказание из Москвы, пролетели не на Уэллен, а дальше по побережью. Потом посадка была на полярной станции мыс Шелагский.

За Шелагским—посадка в бухте Амбарчик. Эта бухта имеет свои достопримечательности исторического значения.

На берегу бухты стоит ветхая избушка известного полярного исследователя Седова. Избушка очень постарела и действительно правильно ее назвали не избушкой, а „Амбарчиком", какое название и носит сейчас бухта. Вокруг избушки широко разросся будущий порт. Там целый день стучат молоты о толстое листовое железо, превращая его в клепаные металлические баржи. Под огромным брезентом хранится много грузов, предназначенных для следования Северным морским путем.

Затем мы опустились на Новосибирских островах. Здесь зимуют четверо зимовщиков. В прошлом году на зимовке случился пожар — сгорел жилой дом. Зимовщиков оттуда вывез летчик Черевичный, оставив лишь четырех человек, так как там сохра-

нился один домик для жилья. Живут они и работают дружно. Из бани устроили столовую, которая раз в декаду снова превращается в баню. Каждому из зимовщиков досталось по письму из нашей почты.

На зимовках

Следующая посадка—в бухте Тикси. В полете попали в сильный туман, вести самолет было трудно. Ориентиров не видно. Слепым полетом шли больше двух часов. Наконец, туман исчез, и на горизонте показался берег (шли над морем), а затем и мачты радиостанции, мачты многочисленных кораблей и барж, зимующих здесь.

В бухте Тикси мы прожили десять дней, так как командир нашего самолета серьезно заболел. Но советская зимовка имеет не только врачей, а и хорошо обставленную амбулаторию, где имеются койки для больных. Опасная болезнь была прервана опытным доктором в самом начале, и мы могли продолжать свой путь дальше.

Бухта Тикси имеет 47 кинокартин. Кино мы смотрели почти ежедневно, некоторые картины были звуковые. Кроме того, в клубе ставятся пьесы. Режиссер выдвинут из поваров. Освобожденный от работы в кухне, он ведет всю культурную работу многочисленной зимовки.

Следующая по пути—бухта Нордвик. Здесь проводится работа, коренным образом меняющая лицо района. На Нордвике найдена соль. Огромные купола ее содержат громадное количество тонн соли. Найденная соль имеет большое значение для Севера, во-первых, потому, что перевозка ее из центра требует много сил и средств, во-вторых, потребность соли в Арктике очень велика, если иметь в виду большие запасы рыбы в Заполярье. Важна еще одна деталь: там, где

находят соль, обязательно есть и нефть. Это—закон. Сейчас на Нордвике производится бурение на нефть, имеются результаты, и положительные. Кроме того, найден уголь, лежащий прямо на поверхности. В недалеком будущем Нордвик будет большим полярным городом с хорошим портом.

За Нордвиком следует посадка на полярной станции мыса Челюскин. Эта самая северная точка нашего Советского Союза, входящая в состав Красноярского края. Здесь ведется большая научная работа. Зимовщики мыса Челюскин часто пускают радиозонды. У них имеется хороший радиомаяк, по которому наш самолет прибыл точно к мысу Челюскин. До острова Диксон мы долетели без всяких трудностей.

Лишь за один час до нашего прилета о. Диксон закрыло туманом, который тут же на наших глазах поднимался из открытой воды моря. Пришлось итти на малой высоте. Бреющим полетом вошли в бухту. На берегу в тумане горели костры и бегали люди.

Экипаж вздохнул свободнее, когда почувствовал, что от столицы отделяют его какие-нибудь 3000 километров. Подготовив самолет для полета в Амдерму—предпоследний арктический путь, мы получили радиограмму из Москвы: „Вылететь за больным доктором на мыс Челюскин". Дальше последовал ряд радиограмм с мыса Челюскин о тяжелом состоянии больного. Пришлось срочно вернуться обратно, а погода как на зло ухудшилась, но несмотря на это мы в первый же день вылетели и на второй день подлетели к мысу Челюскин. Арктическая погода мало надежна,—иногда бывает, вылетишь при ясном небе, а попадешь в страшную пургу. Так и на этот раз: за 150 километров до мыса Челюскин мы встретили сильную облачность, а внизу—ветер и поземку. Вернулись и сели у архипелага Норденшельда, около зимующего здесь гидрографического судна „Торос".

На судне были очень рады получить вести с „Большой земли“. В кают-кампании устроили маленький банкет. Полярные исследователи показали свою работу, которую они проделали за долгую полярную зиму. Эта—целая плеяда островов, нанесенных на карту, где раньше значилось лишь относительное их местонахождение, форма и величина. Теперь это все систематизировано, вокруг островов сделаны промеры морских глубин, и в этом году корабли Севморпути пройдут проливами между островов, зная глубину.

Погода хуже и хуже... Трое суток сидели на „Торосе“. Решили лететь маленькими прыжками. Перелетели на Таймыр, это 90 километров от „Тороса“, затем—250 километров от Таймыра до мыса Челюскин.

Больной доктор зимовки мыса Челюскин до нашего прилета делал операции сам себе, а когда руки ослабели и не смогли резать нарывы, образовавшиеся у него по всему телу после гриппа, лежал не веря в свое выздоровление, зная, что много таких больных умирает. Хирург, прибывший с нами с о. Диксон, моментально вскрыл нарывы больного, после чего больному стало значительно легче.

Начались сборы в обратный путь. Погода взбесилась... Аэродром в четырех километрах от станции. Только выедешь на вездеходе на аэродром, а иногда и больного уложишь в кабину самолета, как поднимется пурга, что света белого не видно, и еле доберешься до зимовки. Так продолжалось семь дней.

Обратный путь

Обратный полет до о. Диксон происходил опять короткими прыжками.

Челюскин — Таймыр—„Торос“ — мыс Стерлегова—о. Диксон. За время этого полета много поработали

метеорологи и радисты. Особенно досталось зимовщикам Таймыра. Их всего два человека—радист и метеоролог. Надо этим двум людям дежурить на аэродроме и у рации, и погоду записывать. Они измучились, но все же самоотверженно делали свое дело, плюс к этому вели свое домашнее хозяйство: пекли хлеб, варили пищу, ухаживали за упряжкой собак, следили за чистотой комнат. Их в прошлом было три человека, все мужчины. Один из них—радист—очень любил спорт. Он катался на самодельной яхте, переделанной из лодки. В одну из прогулок на море поднялся шторм, и спортсмен погиб... На другой день нашли у берега затонувшую лодку с обломками мачты... Начальник станции срочно переквалифицировался на радиста. Эту обязанность он теперь и выполняет вместе с основной работой.

На обратном пути забрали больного с мыса Стерлегова. С двумя больными на борту прилетели на о. Диксон. В полете пробыли вместо одного-двух дней четырнадцать суток.

Мы снова на о. Диксон, но Диксон уже не тот, каким он выглядел в первый раз. Кругом—открытое море, туман с утра и до утра. Спутались и день и ночь, так как солнце не садится, а люди ждут хорошей погоды и не спят. Температура все чаще и чаще подходит к нулю, а это признак плохой. У нас нет колес, они в Амдерме, куда надо еще долететь, а лететь нельзя,—мешает плохая погода.

Наконец, вылетели, оставив больного с мыса Челюскин в больнице о. Диксон, где он получил все необходимое для выздоровления вплоть до свежего салата с огурцами. На борту—экипаж из восьми человек и больной с мыса Стерлегова, летящий в Амдерму на рентгеновские лучи.

Пять часов в воздухе при самых различных условиях; здесь и яркое солнце, и туман, и снег - столько

пересекли мы различных мест, отличающихся по условиям погоды. Но когда попали в мокрый снег и самолет начал обледеневать, вернулись обратно и сделали посадку на острове Белом, куда с о. Диксон по прямой мы прошли бы около двух часов вместо пяти часов сорока минут, сделанных нами.

С Белого стартовали на Амдерму, но вернулись после четырехчасового пребывания в воздухе—опять снег и шторм в Амдерме, а, кажется, были уже у цели... Во второй вылет пошли прямо через море к Амдерме, здесь лететь ближе на два часа.

Море встретило нас неприветливо. Во второй половине пути оно открылось ото льда и лишь изредка плавали на нем маленькие льдинки. Наш самолет сухопутный, и о посадке на воду нечего было и думать Погода хмурится, делается явно нелётной. Наконец, испортилась окончательно: пошел снег, затем—туман, а после некоторого времени полета в тумане самолет начал обледеневать. Воронок первый заметил, как на кромках и ребрах обтекания самолета нарастал слой льда, и долго не говорил об этом летчикам, которые увлеклись слепым полетом. Впереди что-то мелькнуло. „Чайка, — подумал Воронок, — значит, сейчас берег будет". Справившись у штурмана о времени, он подсчитал, что оставалось 18 миль „мокрого" пути, а там—берег и ничего страшного.

Показался скалистый берег, угрюмый с виду, но такой приятный для нас. Небо брызнуло дождем, а капли, падая на крылья и стекла пилотской кабины и приборы, быстро замерзали, превращаясь в лед. Самолет шел, не имея показаний скорости и высоты. Так лететь невозможно. Мы сели, выбрав первую же попавшуюся площадку. Остановили моторы. Сквозь удары капель дождя из самолета услышали мерную работу какого-то двигателя. Оказалось, это была электростанция Амдермы, находящаяся в шести кило-

метрах от нас... Связались по радио, попросили, чтобы они дали нам гудок их рудника. Гудок загудел почти рядом. Мы—в Амдерме, сомнений не было.

Через час на горизонте показался мощный трактор и отбуксировал нас на песчаную косу, где мы заменили лыжи колесами. Теперь Москва не за горами. Смотря на бурное таяние снега, мы радовались, как дети. Вечером смотрели звуковой фильм „Цирк" и были очень рады, что наш трансарктический перелет по всему побережью Ледовитого океана Советской Арктики кончается благополучно.

Хорошо отдохнув в Амдерме, мы легко оторвались от гостеприимного аэродрома. Потянулись снова снега, пестрящие пятнами проталин. Затем снег сменила вода, наполнившая все углубления и низины почвы, потянулся сначала редкий, низкорослый кустарник— это переход от тундры к тайге. Скоро показалась и сама красавица-тайга.

Пахнуло в лицо запахом хвои и смолы, кругом — зелень. Все чаще и чаще попадается жилье. Наконец, первый настоящий сухопутный аэродром—Ижмы. Бросаемся на мягкую траву.

Механики рады, что впервые за время перелета они не выливают масло и воду из моторов. Распечатываем неприкосновенный запас и пробуем пищу, какую не пришлось испробовать в пути и на вынужденных посадках, так как их не было. Пища оказалась очень вкусной и питательной. После обеда второй пилот на радостях плясал лезгинку...

Архангельск встретил нас жарой, к которой мы не успели привыкнуть, и теплой заботой общественности города. Еще не долетев до Архангельска, мы от радости весело толкали друг о друга в бока, увидя первый паровозный дым, а затем и железную дорогу.

В Архангельске фактически закончился большой зимний арктический перелет. От Архангельска до

Москвы лететь было прогулкой—это нормальный будничный полет, о котором ничего особенного не напишешь. Работу экипажа отметило правительство Союза ССР, наградив участников орденами Союза, в том числе и бортмеханика Воронка,—орденом Трудового Красного Знамени.

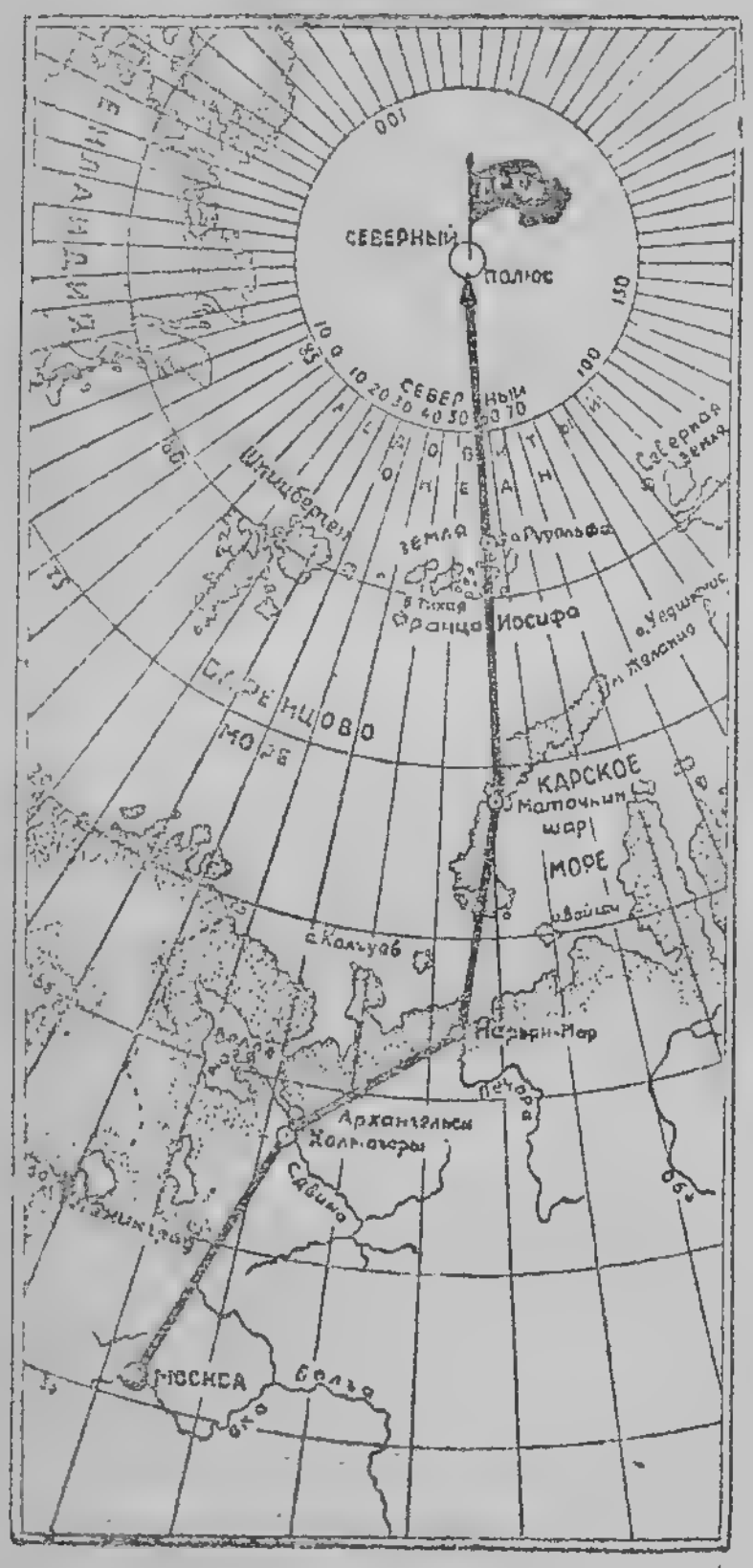
Победители Северного полюса в гостях у пионеров

ЧЕТВЕРТОГО августа 1937 года у ребят Красноярского краевого пионерского лагеря был праздничный день. С самого утра они старательно убирают лагерь, прихорашивают полянку, на которой будет происходить беседа. Все с нетерпением ждут героев-завоевателей полюса. Наконец, настал долгожданный час. Летчики приехали. Радостные пионеры бегут им навстречу. Поблагодарив ребят за встречу, летчики начали рассказывать о том, как летели они на Северный полюс, как преодолевали трудности полета. Это были участники героической экспедиции на Северный полюс. орденоносцы В. Гутовский и К. Сугробов.

Первым начал свой рассказ товарищ Гутовский.

Люди все время стремились к полюсу

Так вот, ребята, за много лет, как вы родились, за много лет, как родились мы, люди все время стремились попасть на Северный полюс. Из вас многие читали о путешествиях, которые были задолго до нашего времени, и о путешественниках самых различных стран: англичанах, норвежцах, американцах. В царской России многие и русские ученые пытались пробраться к полюсу.



Карта маршрута
советской экспедиции
на Северный полюс.

При советской власти каждый год снаряжаются арктические экспедиции, но до 1937 года завоевание Северного полюса было поставлено перед нами только как задача. В 1937 году наша партия и Советское правительство дали Главному управлению Северного морского пути,—а вы все знаете это учреждение,—его управлению Полярной авиации серьезное, ответственное и почетное задание организовать и осуществить экспедицию на Северный полюс. Как вы знаете, эта экспедиция осуществилась, и недоступный Северный полюс завоеван большевиками.

Я хочу коснуться прошлого, чтобы вам стало понятно, как давно и какими способами люди стремились попасть на Северный полюс, какие использовали для этого средства передвижения.

Люди передвигались самыми различными способами — и по воздуху, и на собаках, и при помощи кораблей. Я расскажу о нескольких попытках достижения Северного полюса на самолетах и дирижаблях.

В 1897 году шведский исследователь Соломон Андрэ пытался попасть на Северный полюс воздушным путем, но неудачно. Он стремился перелететь через Северный полюс на воздушном шаре. На Шпицбергене Андрэ с двумя товарищами поднялся в воздух на воздушном шаре „Орел" и пропал без вести. 33 года о нем никто ничего не знал. Только были найдены в море два или три буйка. Вы знаете что такое буйки? Это жестяные банки, в которые кладутся записки, потом банки бросаются в море в том случае, если корабль терпит аварию и надо дать знать о себе.

Вот это известие и было найдено, в нем было сказано, что они летели на воздушном шаре и потерпели аварию, шар потерял управляемость.

Через 33 года норвежский ученый Хорн совершал путешествие на Землю Франца-Иосифа и совершенно случайно на острове Белом нашел лагерь Андрэ. Экспедиция Хорна нашла здесь трупы Андрэ и его спутников– Стридберга и Френкеля. В дневнике, который сохранился у Андрэ, записано, что все путешествие на воздушном шаре проходило всего три дня, а после этого случилась авария и они вынуждены были снизиться, просуществовали в неизвестном месте 80 дней и умерли от холода и переутомления.

Вот что рассказывает Хорн об экспедиции Андрэ:

„Во внутреннем кармане Андрэ был найден дневник. Неподалеку от Андрэ лежало ружье со стволом, ушедшим в снег. Тут же лежал примус. Когда примус накачали, керосин потек тоненькой струйкой.

Если бы экспедиции Хорна нужно было что-нибудь согреть, то можно было бы воспользоваться примусом, которым Андрэ пользовался 33 года тому назад".

Отважный исследователь Арктики Андрэ свой воздушный шар назвал „Орел". Замечательные слова Андрэ о том, что люди будут летать, как орлы, и ничто не сломит их крыльев,—долго еще оставались не осуществленными.

После этого наибольшую роль в деле завоевания Севера сыграл норвежский ученый Амундсен. Это был очень энергичный человек, который буквально жил для науки, и идея завоевания Севера его не покидала никогда. Он совершил целый ряд путешествий, был на Южном полюсе, но достичь Северного полюса в 1925 году на самолете ему не удалось, хотя на самолете Дорнье-Вааль он не долетел до полюса всего 100 километров.

В Игарке ребята знают эти самолеты, да и вы, наверное, многие знаете,—вот Василий Сергеевич Молоков летал на таком самолете в 1936 году. Так вот—Амундсен сумел совершить серьезный перелет к Северному полюсу. Но ученые сделали вывод, что раз на самолете не достигли Северного полюса, решили воспользоваться дирижаблем.

Эта машина легче воздуха и передвигается в воздухе при помощи моторов. Такой дирижабль был построен. На дирижабле „Норвегия" Амундсену удалось перелететь через Северный полюс.

Известный воздухоплаватель Нобиле на таком же дирижабле „Италия" в 1928 году сделал полет от Шпицбергена, долетел до Северного полюса, но там не спустился.

На обратном пути „Италия" потерпела аварию, ударилась об лед. Экипаж „Италии" был спасен советским ледоколом „Красин". Во время поисков экипажа „Италии" погиб и Амундсен.

Герои Советского Союза—начальник полярной станции „Северный полюс" И. Д. Папанин, начальник экспедиции академик О. Ю. Шмидт и командир флагманского корабля „Н—170" М. В. Водопьянов в Москве перед отлетом в экспедицию на Северный полюс.

Большевики летят на Север

Партией и правительством перед советскими летчиками была поставлена задача—овладеть Северным полюсом, поэтому на полюс мы летели не для рекордов. Нашей задачей было обогатить науку новыми материалами о Северном полюсе, организовать научную станцию. Для организации такой зимовки нужно было сесть на Северный полюс и перевезти необходимые для этой зимовки продовольствие, одежду, научные приборы, сани, лодки, вообще груза набралось 10 тонн. Этот груз нужно было по воздуху перевезти из Москвы на Северный полюс, на расстояние, примерно, 5 тысяч километров. В сентябре прошлого года началась подготовка к этой экспедиции. Для этой цели был выбран обыкновенный тип самолета, который строится нашими отечественными заводами. Эти самолеты мы должны были приспособить для полета на Северный полюс, так как там большие холода, нет там и аэродромов. Для того чтобы перевезти 10 тонн груза, нам потребовалось четыре самолета, потому что кроме этого груза и четырех товарищей зимовщиков, которые сейчас находятся на полюсе, нужно было перевезти и целый ряд других людей, входящих в состав экипажа эскадрильи самолетов. Настал день 22 марта 1937 года. Эскадра воздушных кораблей взяла курс на Северный полюс. Герой Советского Союза товарищ Водопьянов летел на флагманской машине „СССР—Н—170“, Герой Советского Союза Василий Сергеевич Молоков летел на машине „СССР —Н— 171“, Герой Советского Союза товарищ Алексеев летел на самолете „СССР —Н — 172“ и, наконец, на самолете „СССР—Н—169“, который был взят под дополнительный груз, летел Герой Советского Союза Мазурук. В составе нашей экспедиции и кроме четырех воздушных кораблей был самолет для разведки состояния

льда. На этом самолете летел герой Советского Союза товарищ Головин.

В экспедиции было большое количество красноярцев, жителей вашего города. В коллективе в 40 человек было 16 работников Красноярской авиалинии,— чуть ли не половина экспедиции—красноярские летчики.

22 марта наши самолеты двинулись в свой далекий путь из Москвы к Северному полюсу. Мы не имели возможности лететь без посадки, так как количество груза и бензина ограничивало возможность продвижения вперед. Мы летели так: сделали первую посадку под Архангельском в Холмогорах, на родине великого русского ученого Ломоносова. Там была первая остановка. 22 марта, когда мы вылетели из Москвы, шел дождь, лед растаял, и поэтому вылетели мы на колесах, а лыжи были отправлены поездом в Архангельск.

Здесь мы провели несколько дней, меняли колеса на лыжи, потому что весь дальнейший путь пролегал над снежной равниной Севера. От Архангельска двинулись дальше и прилетели в центр Ненецкого округа в город Нарьян-Мар. Этот городок находится около устья реки Печоры.

Из Нарьян-Мара прилетели на Новую Землю. Отсюда началась арктическая часть перелета нашей экспедиции.

Мы покинули Большую землю и полетели к острову Рудольфа. Посадку сделали в проливе Маточкин Шар. Здесь нашим самолетам и всей экспедиции пришлось выдержать серьезное сопротивление ураганного ветра, но самолеты остались невредимы и могли лететь дальше.

Прилетели на конечный пункт—на остров Рудольфа, где специально для нас была подготовлена и организована зимовка. Заранее на ледоколе туда были заброшены радиостанция, автомобиль, два трактора,

оборудование для аэродрома, запасные части. Там сейчас живет 22 человека наших работников. Это была основная северная база, на которой сделали посадку самолеты в ожидании хорошей погоды.

На Севере летать можно не всегда, необходимо выждать удачную погоду. В каждом случае, когда нужно летать, выбрать хорошее место для посадки можно было только при очень хорошей погоде. Такой погоды мы ждали 35 дней, потому что пурга и ветер все время мешали лететь.

Но вот наступила, наконец, сравнительно хорошая погода. Первым полетел Михаил Васильевич Водопьянов. Он вылетел 21 мая в 11 часов вечера. Надо вам сказать, что летом там круглые сутки солнце, и от этого даже болят глаза. Солнце только к концу дня склоняется к западу, но не скрывается. Летать в таких случаях можно в течение суток. Так вот, товарищ Водопьянов вылетел в направлении Северного полюса. Благодаря радиосвязи, которая была все время, мы получали сведения, что его самолет летит на Северный полюс; но тут случилась неприятная вещь. На самолете товарища Водопьянова вышел из строя один механизм в радиопередатчике. Одна машинка испортилась, и мы были лишены связи в течение 15 часов. Конечно, было напряженное состояние, все очень волновались за судьбу полетевших товарищей: начальника экспедиции — Шмидта, командира корабля — Водопьянова, а также товарищей Папанина, Кренкеля, Ширшова, Федорова,—всего их было тринадцать человек. И только через 15 часов Кренкель наладил связь по радио. Нам передали на остров Рудольфа, что самолет благополучно сел на Северный полюс, но произошло досадное дело— испортилась динамомашина, и они не могли нас известить. Тут же летчики отправили радостную радиограмму в Москву и просили передать ее товарищу Сталину и товарищу Молотову. Они сообщали, что

Полярная станция на острове Рудольфа.

21 мая в 11 часов 10 минут самолет „СССР Н—170“ под управлением Водопьянова, Бабушкина, Спирина, старшего механика Бассейна пролетел над Северным полюсом.

Льдина вполне годится для научной станции, остающейся дрейфовать в центре полярного бассейна. Здесь можно сделать прекрасный аэродром для приемки остальных самолетов с грузами и оборудованием для станции.

Подписал эту радиограмму всем вам известный ледовый комиссар, начальник экспедиции на Северный полюс, О. Ю. Шмидт.

В ответ на это сообщение отважные завоеватели полюса получили приветствие из Москвы. Вот оно:

„Начальнику экспедиции на Северный полюс
товарищу О. Ю. Шмидту.
Командиру лётного отряда
товарищу М. В. Водопьянову
Всем участникам экспедиции на Северный полюс.

Партия и правительство горячо приветствуют славных участников полярной экспедиции на Северный полюс и поздравляют их с выполнением намеченной задачи—завоевания Северного полюса.

Эта победа Советской авиации и науки подводит итог блестящему периоду работы по освоению Арктики и северных путей, столь необходимых для Советского Союза.

Первый этап пройден, преодолены величайшие трудности. Мы уверены, что героические зимовщики, остающиеся на Северном полюсе, с честью выполнят порученную им задачу по изучению Северного полюса.

Большевистский привет отважным завоевателям Северного полюса!“

Эти приветственные слова, написанные руководителями партии и правительства во главе с великим Сталиным, воодушевили нашу экспедицию на дальнейшее завоевание Северного полюса. Мы с нетерпением ждали дня, чтобы вылететь на полюс.

Зимовщики Северного полюса на острове Рудольфа у самолета перед отлетом на полюс. Слева направо—Е. К. Федоров, Э. Т. Кренкель, П. П. Ширшов, впереди И. Д. Папанин.

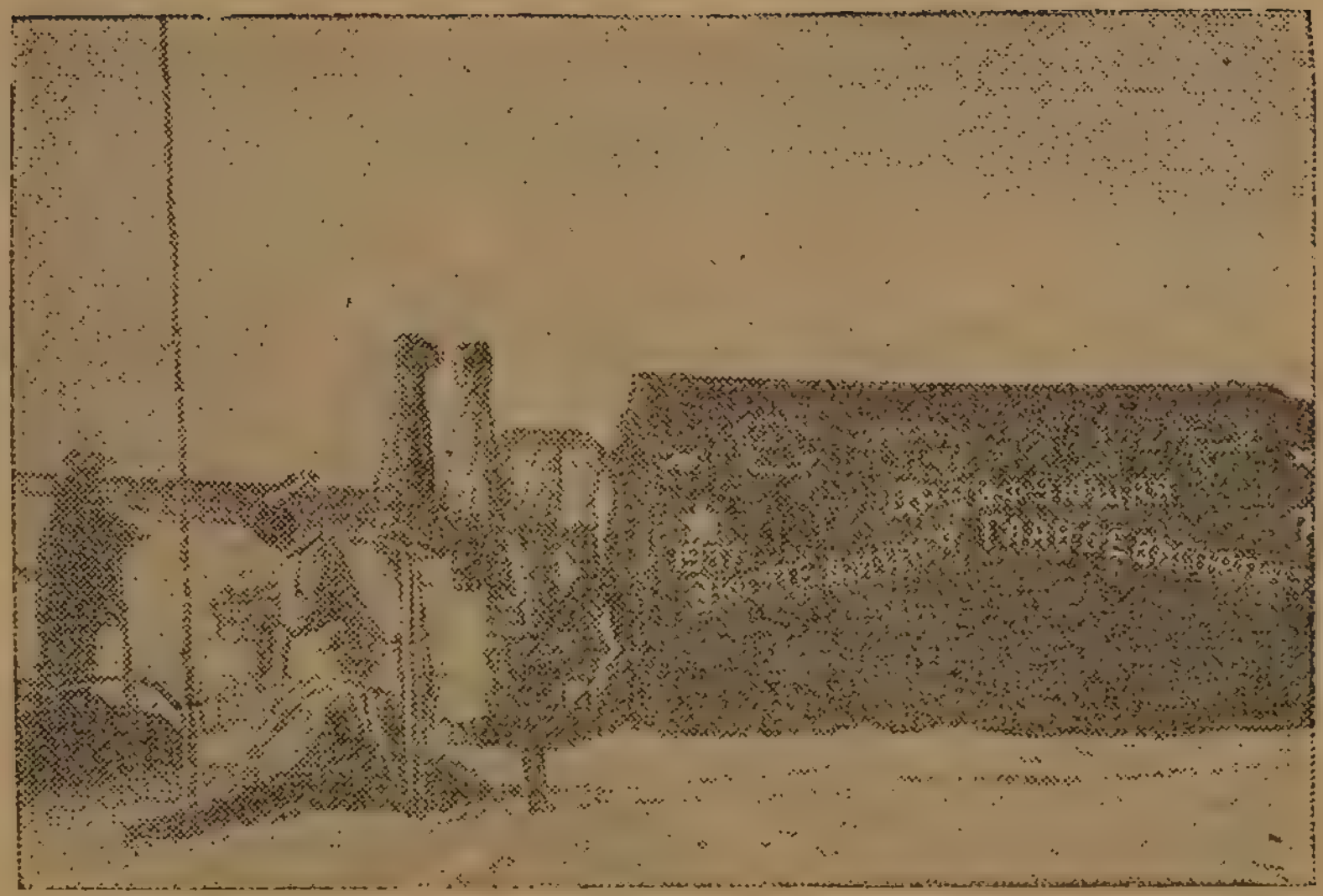
Когда летчики сели на льдину, годную для посадки, они дали сведения, что самолеты к ним могут лететь.

Но ни в этот, ни в другой день наш вылет не удался, погода не способствовала вылету. Пришлось прождать пять дней. Только 25 мая вылетели все три корабля—я называю их кораблями, так как это громадные самолеты, самолеты-гиганты. Кто из вас живет в Красноярске, увидит эти машины, они прилетят работать на Енисейскую линию, но чтобы вам было понятно, я приведу для сравнения несколько фактов. Колес на таком самолете два и на хвосте маленькое третье. Колесо нашего самолета ростом выше меня, имеет два метра в диаметре, каждое колесо весит 350 килограммов. А лыжи, которые были поставлены для продвижения самолета по снегу, весят 400 килограммов. На каждом самолете стоит несколько мощных моторов.

Чтобы судить о величине самолета и его крыльев, достаточно сказать, что когда на крылья самолета во время снегопада падал снег, то нам приходилось работать по очистке самолета от снега всем составом экипажа (сорок четыре человека).

Три оставшиеся корабля вылетели на Северный полюс в лагерь, где уже были товарищи Шмидт и Водопьянов с экипажем и четырьмя зимовщиками. Всем сразу в лагерь прилететь не удалось. Сначала прилетел Василий Сергеевич Молоков, на самолете которого летел и я. Самолет Анатолия Дмитриевича Алексеева прилетел несколько позже и сел около лагеря. Самолет летчика Мазурука сел в третьем месте. Потом все 4 самолета соединились на полюсе, на льдине была торжественно открыта новая полярная станция „Северный полюс".

Это было 6 июня. В 2 часа ночи полярное солнце ослепительно сияло, когда мы, 35 человек, собрались на торжественный митинг, посвященный открытию



Палатка зимовщиков Северного полюса на дрейфующей льдине.

дрейфующей станции „Северный полюс“. Все работы по устройству станции были закончены, и мы могли спокойно улетать на Большую землю. Митинг на полюсе, ребята, начался так: на нарты поднялся начальник экспедиции Отто Юльевич Шмидт и произнес горячую речь. Он говорил о том счастьи, которое охватило всех нас, выполнивших задание товарища Сталина, добывших новую славу великой родине.

— Мы не победили бы, если бы наша коммунистическая партия не воспитала в нас преданность, стойкость и уверенность,—говорил товарищ Шмидт,—не победили бы, не будь блестящей техники наших заводов, не победили бы, не будь у нас такого спаянного коллектива, где осуществилось полное единство умственного и физического труда. Наши летчики, штурманы, наши изобретательные механики, весь состав экспедиции—люди высоких умственных дарований и поразительной физической смелости.

Мы улетаем. Четверо наших лучших товарищей, наших любимых друзей, остаются на полюсе. Мы уверены, что они высоко будут держать знамя, которое мы им сейчас вручаем. Мы уверены, что их работа в истории мировой науки никогда не потеряется, а в истории нашей страны будет новой страницей большевистских побед.

После товарища Шмидта выступил начальник полярной станции „Северный полюс“ товарищ Папанин, он сказал:

- От имени четырех остающихся здесь сынов социалистической родины я прошу Отто Юльевича передать товарищу Сталину, что мы с честью выполним задание, оправдаем огромное доверие, оказанное нам...

Будьте спокойны за нас, дорогие друзья. Трудности нас не страшат. Вы улетаете, но мы не остаемся одинокими. Мы чувствуем поддержку всей нашей страны, всего советского народа.

По окончании речей гордо взвились флаги с государственным гербом СССР и портретом товарища Сталина.

Звучно прокатывается по льду залп из винтовок в знак салюта, раздается мощное „ура“ в честь товарища Сталина. Эту картину открытия Советского уголка на Северном полюсе я никогда не забуду. Мы с непередаваемым чувством глубочайшего волнения слушали, как Отто Юльевич читал наш рапорт товарищам Сталину и Молотову об открытии станции и о проделанной работе. В тишине солнечной полярной ночи раздается наш победный гимн „Интернационал“, снова и снова гремят возгласы „ура“ в честь товарища Сталина. Моторы самолетов уже гудят, призывают нас в обратный путь на остров Рудольфа. Мы крепко обнимаем и целуем отважную четверку, остающуюся на плывущей в неизвестном направлении льдине.

Наши самолеты мягко отрываются от льдины и уходят в воздух. А мы еще и еще продолжаем смотреть на зимовщиков, на лагерь с его гордо развевающимися флагами и высоко поднявшимся над льдами ветряком. Самолеты поднимаются выше облаков, лагеря уже больше не видно. До самого острова Рудольфа нам сопутствует ослепительное солнце.

Я, пожалуй, свое слово на этом закончу.

Ребята кричат коллективный лозунг: „Привет Советской авиации и ее героям!“

— Спасибо вам, ребята,—говорит товарищ Гутовский.—Сейчас Константин Николаевич Сугробов расскажет вам о своей работе, а после вы задавайте нам вопросы.

Когда товарищ Гутовский кончил свой рассказ, пионеры долго ему аплодировали.

После товарища Гутовского о перелете на Северный полюс рассказывал товарищ Сугробов, первый бортмеханик на самолете Героя Советского Союза А. Д. Алексеева.

— Я, во-первых, познакомлю вас с моим товарищем. Эту беседу, что вы прослушали сейчас, рассказал товарищ Гутовский, который вел работу по подготовке самолетов в Северную экспедицию,—так начал свой рассказ товарищ Сугробов.

— Бортмехаником я работаю уже давно и побывал во многих местах. На самолете „Н—172" в экспедиции на Северный полюс я тоже выполнял должность бортмеханика. Советую вам лучше учиться, чтобы вы, ребята, могли летать высоко и быстро.

Я расскажу вам о том, как мы летели к полюсу. От Москвы до Маточкина Шара мы летели без особых приключений. Но когда наши самолеты стояли в проливе Маточкин Шар, пережидая непогоду, случилась неприятная вещь. От самолета к зимовке мы проложили электрический кабель (веревки не нашлось). Держась за него, мы пробирались к самолетам. Сильный был ветер! Пропеллер на самолете металлический, трехлопастной, весит приблизительно 8 пудов, и, несмотря на это, ветер крутил его во-всю. У самолета ветром поломало хвост. Значит—лететь нельзя, надо ремонтировать, а хвост 5 метров высоты, 2 метра ширины. Двое с половиной суток чинили мы этот „хвостик". Хвост залечили, и экспедиция вылетела на остров Рудольфа.

Остров Рудольфа похож на купол. Остров весь глетчерного происхождения. Снег, который выпадает на острове, подтаивает каждый год, но весь стаять не может. Снег тает постепенно и образуется корка льда. Приходит зима, корка намерзает и получается наслоение льда, толщина которого достигает до 248 метров. Это и называется глетчером.

Так вот—ледяной остров-купол и был нашим аэродромом. На аэродроме начали готовить самолеты к

вылету на полюс, тщательно осматривали моторы, всетаки машины у нас большие, и, следовательно, уход нужен хороший. Наконец, все сделали и вылетели.

Где подшипник?

После вылета товарища Водопьянова с острова Рудольфа на Северный полюс наша эскадрилья под командованием Василия Сергеевича Молокова также двинулась в лагерь Папанина.

На борту нашего самолета командиром был Герой Советского Союза Алексеев, вторым пилотом—мастер парашютизма Мошковский, штурманом—Жуков, бортмехаником—я и моим помощником красноярец Ваня Шмандин, которому я второй год передаю те знания, что имею сам, вторым помощником—Динкин.

Все хотят посмотреть на Северный полюс, а я ведь механик, и мне хотелось посмотреть, какой на полюсе „подшипник".

Шутка товарища Сугробова о несуществующем подшипнике оси земли вызвала у ребят громкий смех. Они потом долго спрашивали Константина Николаевича:

— Товарищ Сугробов, а вы „подшипника" так и не нашли?

— Волнуемся, летим, — продолжает рассказ Сугробов.—Через семь с половиной часов полета штурман Жуков говорит: „Здесь полюс". Местонахождение полюса он определял по солнцу — по секстанту. Конечно, определить точно, где полюс, с самолета трудно, потому что скорость самолета 170 километров в час. Если пропустить 1—2 минуты, то полюс будет далеко позади.

Выбранная льдина с воздуха показалась хорошей. И действительно она была хорошей, ровной, но, к не-

счастью, льдина была небольшой, всего 700 метров. Мы все-таки сели и сели хорошо. Когда Жуков вышел из самолета и проверил по секстанту местонахождение самолета, то сказал, что мы находимся в 18 километрах от полюса. Я, конечно, был несколько огорчен, что мы не на самый полюс попали и стал выражать свое „недовольство", так как мне хотелось побывать на самой точке полюса: я ведь хотел посмотреть „подшипник", а в 18 километрах как посмотришь!.. Потом в Москве нам сказали, что самолётный прибор имел постоянную ошибку. Благодаря этой ошибке мы очутились почти на самой точке Северного полюса, только тогда об этом никто и не подозревал.

Совершенно необычным было то, что мы потеряли три страны света: всюду, куда ни взглянешь, был юг. Север, восток и запад для нас пропали.

Что делать дальше? Связались по радио с зимовкой Папанина, с дрейфующей льдиной, которая находилась в 45 километрах. Спрашиваем по радио: „Какая погода?" „У нас,—говорят,—плохая." А у нас в это время была хорошая. Потом хорошая погода стала и у нас и у них. Собрались лететь... Перед нами стоят торосы в 3—4 метра высоты. Начинаем вооружаться топорами и всем, что есть. У кого нашелся альпеншток, тот взял его. Вы знаете, что такое альпеншток? Это палка с острым наконечником, и когда идешь по льду, то можно пробовать ею, насколько крепок лед. Этими „приборами" пришлось много поработать и срубить несколько торосов, чтобы попасть на вторую льдину, которая была размером в 250 метров, что нам и было нужно.

Завели мотор, а мотор работает прекрасно, потому что он построен на наших отечественных заводах, нашими товарищами. А раз строили наши товарищи, значит, моторы хорошие, сильные.

Делаем старт, набираем скорость.

Мы взлетели, но лыжами ударились о грядку льда. Машина сделала прыжок и повисла в воздухе. Под нашими лыжами оставалось пространство всего на полметра от торосов, иначе лыжи ударились бы о торосы и разбились. Благодаря умелой работе товарища Алексеева, который взлетел хорошо, мы прилетели к Папанину на льдину. Она была хорошим и надежным местом для жизни зимовщиков на полюсе.

Домой

На нашей машине было мало бензина, а без него не долететь до острова Рудольфа. Что делать? Оставить одну машину на полюсе—жалко: машина хорошая, новая. Переговорили с Отто Юльевичем Шмидтом, товарищами Шевелевым и Водопьяновым. Решили лететь, пока хватит бензина. Радостно было, что все четыре корабля идут одним строем. Летели над туманом и не знали, что делается под нами. Нам пришлось отстать, горючего осталось всего 300 литров. Какая посадка будет — неизвестно. Пробиваем туман, начинаем спускаться, самолет стал обледеневать.

Пробились сквозь туман, видим лед. Это оказался мелкий, битый лед, а на такой машине, как наша, садиться на молодой лед рискованно. Но лучшего ничего не выберешь, садимся... Сильный толчок,—мы ударились о торосы. Раздался грохот, потому что машина металлическая. Эти торосы мы рубили своими лыжами, как спички. В конце концов, сели, лыжи оказались целыми.

Стали держать связь с островом Рудольфа, начали готовить аэродром для той машины, которая должна привезти бензин. Спустя трое суток, нам привез бензин товарищ Головин.

Экипаж самолетов экспедиции прощается с зимовщиками перед отлетом с дрейфующей станции „Северный полюс". В центре—О. Ю. Шмидт и И. Д. Папанин, слева—радист Э. Т. Кренкель, справа—второй пилот флагманского корабля „СССР Н—170" М. С. Бабушкин.

Всегда на-чеку

Бензин мы выбрали в нашу машину, подготовили ее и тронулись в путь на остров Рудольфа, а оттуда— и в Москву.

Снова летели над злосчастным Маточкиным Шаром. За время работы на Севере он мне много наделал неприятностей, так что я его, прямо, не люблю. Как только лечу через Маточкин Шар, обязательно какая-нибудь „полундра" получится, как говорят моряки. Летим. Вдруг начинает дрожать мотор, и мы немного отстаем. Ремонтировать негде, приходится ухитряться—я потихоньку сбавляю газ. Командир мне говорит: „Что-то мы начинаем отставать". Я ему отвечаю, что сейчас догоним, а сам поддам газа, и мы действительно догоняем. В конце концов, мотор стало трясти сильно, пришлось сказать командиру, что давать газ больше нельзя: мотор в таком состоянии, что его нужно выключать, чтобы не было неприятностей.

Нам нельзя было запаздывать ни на одну минуту, нужно быть всегда точными, и мы были в экспедиции всегда на-чеку, всегда точными.

Вот еще немаловажный полет сделал Головин. Его роль была — роль разведчика. Он должен был разведать—какой лед, можно ли садиться на полюсе. Самый первый советский летчик, который побывал на Северном полюсе—это Павел Егорович Головин. Вы его, наверное, знаете: он работал здесь на Енисейской линии. Задачу разведчика он выполнил с доблестью, дал хороший материал для экспедиции.

В экспедиции мы пробыли 95 дней, выполнив возложенную на нас задачу с честью. Мы не понесли никаких потерь. Члены экспедиции вернулись в Москву бодрыми, полными сил и энергии для новой работы.

Никто из нас не забудет того дня, когда мы при-

летели снова в Москву. Нас, участников экспедиции, встречали любимый вождь товарищ Сталин, руководители партии и правительства и трудящиеся Москвы. Только благодаря величайшей заботе товарища Сталина и всей родины о нас—наша экспедиция выполнила все задания и готова выполнить любое задание великого Сталина и нашего правительства.

Затаив дыхание пионеры слушали рассказы смелых летчиков о полетах на Северный полюс. Неприступный таинственный полюс завоеван! Завоеван нашими отважными сталинскими соколами!

Во время рассказов товарищей Гутовского и Сугробова тишину соснового бора то и дело нарушали громкие аплодисменты пионеров, приветствовавших победу героических летчиков.

Кончились рассказы. Ребята наперебой задают вопросы летчикам. Риту Зобнину очень интересует прочность частей самолета.

—А лыжи у самолетов деревянные?—спрашивает она.

— Да, деревянные. Их делают из дерева, из ясеня. Лыжи крепкие,—отвечает товарищ Гутовский.

— Почему самолет тяжелый, а в воздухе держится?

— Человеческий ум дошел до этого,—говорит товарищ Гутовский.—Когда самолет летит, то воздух ударяется в крылья, создается подъемная сила. Вот как у вас со змеем, когда вы тянете его против ветра на подъем, то змей и держится в воздухе. Если наш самолет набирает скорость в 60 километров в час, то этого еще недостаточно, а когда наберет 100 километров, тогда подъемная сила увеличивается и наш корабль поднимается в воздух.

— А где костер на Северном полюсе разводили?

— Мы костер не разводили, у нас были примусы, и мы всю пищу готовили на них.

— Какое положение займет стрелка компаса на Магнитном полюсе?

— Магнитным компасом на Севере приходится пользоваться очень осторожно. Во-первых, чем ближе к Земле Франца-Иосифа, тем значительнее становится магнитное склонение, которое меняется очень быстро. Может случиться, что вблизи Магнитного полюса они будут работать неправильно. Если пользоваться только одними магнитными компасами, то самолет может лететь в неизвестном направлении, из-за этого дальнейший учет склонения окажется неверным. Для того, чтобы этого не произошло, на самолетах существуют и другие более точные компасы — гирокомпас и приборы, позволяющие держать курс по солнцу и по луне.

Петя Очкасов все добивался ответа товарища Сугробова насчет „подшипника".

— А подшипник не нашли? — спрашивает он, улыбаясь.

— Нет, не нашел,— также с улыбкой отвечает ему товарищ Сугробов.

— Как вы жили в палатке и что кушали?

— У нас с собой были продукты в консервированном виде: сушеный борщ, суп, сушеные котлеты, разная каша, сгущенное молоко, кофе, какао и много других продуктов. Воду мы таяли изо льда, нагревали до кипения и делали себе обеды, завтраки и ужины. Мы не имели недостатка в пище, а раньше исследователи, которые пытались дойти до полюса, терпели страшную нужду и гибли от голода.

— Как проводили свободное время?

— Свободного времени было мало. Нужно готовить машины к вылету и много работать по устройству зимовки товарища Папанина, так как необходимо установить много палаток — помещение для радиостанции, различные склады, копали лунки для замера глубины воды. Мы, правда, не дождались замера, а на острове Рудольфа уже узнали, что промер дал боль-

ше двух километров глубины. Когда полярная станция закончит свою работу, а это будет через год, тогда в нашем распоряжении будут все материалы относительно глубины, движения льда, температуры на Севере и так далее. Работа этой станции чрезвычайно важна для авиации, потому что благодаря тем материалам, которые мы ежедневно получаем по метеосводкам — это сводки о погоде, можно делать предположения о погоде. А ведь „кухней“ погоды является Северный полюс. Оттуда идут все циклоны. Полярная станция на льдине даст много материалов.

— Ваш самолет где?—спрашивает товарища Сугробова Конда Федорова.

— В Москве, он переделывается под пассажирский для работы на Енисейской линии.

— Самолет имеет четыре мотора. Если выйдет из строя один мотор, самолет будет лететь?

— Скорость будет меньше,—ответил товарищ Гутовский,— но самолет может лететь с неполной нагрузкой. Вот товарищ Сугробов летел на трех моторах, так как машина была облегчена, груза уже не было.

Последний вопрос задал Илюша Черкашин:

— Чем вас наградили?

Товарищ Гутовский ответил:

— Меня наградили орденом Красной Звезды, а Константина Николаевича Сугробова орденом Ленина. Награждены званием Героя Советского Союза и орденом Ленина: Отто Юльевич Шмидт — начальник экспедиции, его помощник—начальник полярной авиации товарищ Шевелев, флагштурман товарищ Спирин, начальник станции „Северный полюс“ товарищ Папанин, командиры самолетов товарищи Алексеев, Мазурук, Головин и известный полярный летчик товарищ Бабушкин. Остальные участники экспедиции награждены орденами Советского Союза и все получили денежные награды.

После беседы пионеры избрали отважных летчиков почетными пионерами. Двое ребят Боря и Вася повязали героям красные галстуки. На груди летчиков рядом с почетными орденами, которыми правительство наградило отважных, ярко заалели пионерские галстуки.

Много почетной, ответственной работы выпадет в будущем и на долю слушателей сегодняшних рассказов. Выполняя ее, они так же не побоятся суровых льдов, холодного океана, пурги и метелей, как не боялись их отважные соколы нашей родины.

Потом пионеры показали летчикам, как они живут в лагере. Все летчикам понравилось, всем они остались довольны.

Гости подошли к детской технической станции лагеря. Авиамоделисты с любопытством следили за товарищами Гутовским и Сугробовым. „Что они им скажут?"—думал каждый.

Авиамодели были выставлены в ряд так, чтобы каждую хорошо было видно.

Летчики внимательно посмотрели и попросили показать, как летают модели. Инструктор выбрал схематическую модель Гены Блинова. Гена закрутил резиномотор и пустил модель в воздух. Плавно взлетев, она сделала разворот, пролетела метров 60 и села. Все не спускали глаз с товарищей Гутовского и Сугробова.

Товарищ Гутовский сказал:

— Летает ничего. Старайтесь делать более сложные модели.

Потом маленькие хозяева лагерей пригласили почетных гостей к столу.

После чая очень не хотелось расставаться с героями, но им нужно было уезжать в Красноярск.

Долго ребята еще вспоминали про летчиков, про их перелеты и думали о том, чтобы быть такими же смелыми, как они.

М. В. Водопьянов

„Как сбылась мечта“

На полюс!

САМОЛЕТ шел на полюс.

Управляя своей любимой машиной, я старался держать курс как можно точнее. Мысль, что я веду самолет на полюс, вызвала во мне такие бурные приливы радости, что мне стоило больших трудов сдерживать свое волнение и спокойно вести машину по заданному курсу.

Каждый находящийся в машине был занят своим делом.

Шмидт сидел в штурманской рубке, что-то писал. Спирин прокладывал курс, проверяя путевую скорость. Механики следили за работой моторов, осматривая их, то и дело забирались в крылья. Иванов держал непрерывную связь с землей. Бабушкин достал тетрадку—свою верную спутницу—и, часто глядя за борт, записывал в нее свои впечатления.

Наш гигант-самолет летел над бесконечными нагромождениями торосов, над разводьями и айсбергами, нарушая вечное молчание ледовой пустыни, где погибло немало славных завоевателей Арктики.

В пассажирской кабине, среди разного имущества, сидела наша отважная четверка: Папанин, Кренкель,

Федоров и Ширшов. Иван Дмитриевич что-то горячо рассказывал своим товарищам. Шум моторов заставлял его чаще обычного прибегать к своему излюбленному жесту. Он то и дело показывал нам большой палец, что означало у него высшую степень одобрения. По его сияющим глазам и улыбающимся лицам слушателей ясно было, что речь идет о нашем полете. Частый показ большого пальца несомненно означал: поднялись мы на „большой", идем на „большой", и на полюс сядем тоже на „большой". Глядя на них, я думал про себя: „во что бы то ни стало довезу вас, дорогие друзья, обязательно на „большой".

Но больше всех был занят Трояновский. Казалось, он был вездесущим. Со своим аппаратом он переносился с места на место, то снимая всех находившихся на самолете, то высовываясь в окно, чтобы запечатлеть на пленке места, над которыми пролетал наш самолет.

Мы постепенно набирали высоту. Вот уже 1000 метров. Мороз 23 градуса. Дует ровный встречный ветер. Самолет идет спокойно—его не качает, а качки-то мы боялись больше всего. Машина очень перегружена, и при сильной болтанке могут отвалиться крылья.

Моторы работали ровно. Их мощное дыхание вселяло в меня уверенность в успехе. Ярко сияло солнце. Горизонт был чист. Я хорошо видел солнечного зайчика, которого нужно было держать в центре объектива солнечного компаса. В ушах непрерывно, с одинаковой слышимостью, звучали сигналы радиомаяка: А—П, А—Н. Мы шли в зоне.

Через 20 минут полета впереди показались какие-то бурые пятна. Я насторожился. А вдруг это острова, о которых говорили исследователи Арктики Пайер и Вейпрехт, уверяя, что они видели к северу от о. Рудольфа неизвестную землю. Нет, не может быть! Здесь недавно пролетал Головин,—он обязательно

увидел бы ее. Это, вероятно, нависший над разводьем туман.

Бабушкин тоже обратил внимание на эти пятна. Он взял бинокль, посмотрел, затем, отложив его в сторону, наклонился ко мне и крикнул:

— Туман!

„Ничего, не страшно, — подумал я,—лишь бы полюс был открыт!“

Еще минут двадцать мы летели над отдельными клочьями тумана. Дальше к северу они сгущались, и вскоре поверхность океана скрылась от нас за сплошной дымкой. Мы шли над туманом. Затем и над нами стали появляться высоко-перистые облака. Высота была 1500 метров. Но облака были еще выше. С нашей нагрузкой перетянуть их было невозможно.

Пелена тумана поднималась все выше, превращаясь в пушистые облака. Вскоре мы вынуждены были лететь в прослойке облаков.

Дзердзиевский был прав—погода портилась.

Ко мне подошел Отто Юльевич.

— Ну, как? — спросил он меня, показывая на облака.

— Лететь еще можно.

Очень не хотелось возвращаться. Мы решили итти до последней возможности. Если уж верхние и нижние облака сомкнутся и начнется обледенение—только тогда мы вернемся.

Через час пребывания в воздухе механик Морозов вдруг заметил какой-то пар, идущий от левого среднего мотора. Он позвал Бассейна, и они вдвоем стали искать причину появления пара. Полагая, что он идет из дренажной трубки, Бассейн решил проверить это. Он закрыл рукой конец трубки, но пар продолжал итти. Начали внимательно искать причину в другом месте. Вскоре механики обнаружили, что пар просачивается из левого крыла. Когда Морозов приложил

руку к нижнему шву крыла, он сразу опознал, что это антифриз — незамерзающая жидкость, которой наполняются радиаторы. Видимо, где-то была повреждена магистраль. Без этой жидкости мотор не может работать, как человек не может жить без крови.

Управляя кораблем, я не видел, как механики торопливо забегали по самолету.

Бассейн подошел к Отто Юльевичу; наклонившись, чтобы никто не слышал, он сказал:

— Разрешите доложить, Отто Юльевич. Через час, а может быть, раньше, один из моторов выйдет из строя—повреждена магистраль. Из мотора вытекает антифриз. Предстоит вынужденная посадка.

— Как посадка?—опешив от неожиданности, спросил Отто Юльевич и тут же посмотрел в окно — там все было закрыто облаками. „Куда садиться?“—молниеносно пронеслось в его мозгу.

— А Водопьянову вы доложили?

— Нет еще, Отто Юльевич. Я заранее знаю, что командир скажет: будем лететь на трех моторах.

— Я тоже так думаю—лететь сколько сможем. Если уж придется садиться, то сядем как можно ближе к полюсу. Но вы все же доложите командиру. Как он решит.

Бассейн подошел ко мне.

— Товарищ командир! Через час, а может быть, и раньше, один из моторов выйдет из строя.

— Какой? Почему?—коротко спросил я.

— Левый, средний,—ответил Бассейн,—мотор где-то под крылом теряет антифриз. Вероятно, в радиаторе течь.

„Вот тебе и раз! Что же делать?“—спросил я себя. Посмотрел на моторы. Они работали, как „звери“. А левый средний, тот, что должен через час остановиться, казалось, работает еще лучше. Погода с каждой минутой ухудшалась. Облака вот-вот сомкнутся.

Мы идем как бы в пасть крокодила. В любую минуту он может проглотить нас. Что же делать? Возвращаться обратно на остров Рудольфа, садиться на застругн — опасно. Наверняка поломаешь самолет.

— Ты кому-нибудь говорил о моторе?—спросил я Флегонта.

— Только Отто Юльевичу.

- Ну, что он?

— Он приказал доложить тебе.

Я немного еще подумал и решительно сказал:

— Полетим на трех моторах. Там видно будет!

Флегонт улыбнулся:

— Отто Юльевич тоже считает, что нужно итти вперед.

— Отлично! Только смотри, Флегонт, больше никому ни слова! Ни Бабушкину, ни Спирину, ни одному папанинцу.

В продолжение всего нашего разговора Отто Юльевич следил за нами. Он понял мое решение итти дальше на трех моторах. Когда наши взгляды встретились, он улыбнулся. В его улыбке я почувствовал одобрение. Увидев, что механик ушел на свое место, Отто Юльевич подошел ко мне.

— Ну, что решили делать?

— Итти вперед!—ответил я начальнику.—Полетим на трех. Эти красавцы вывезут! Посмотрите, как работают!

Отто Юльевич как-то особенно нежно положил мне руку на плечо:

— Правильно,—сказал он.—Мы идем не всем отрядом. Можно и рискнуть. Летите спокойно!—добавил он и направился в штурманскую рубку.

Когда Бассейн возвращался в левое крыло, его остановил Папанин. Ему подозрительным казалось то, что механики беспрерывно забираются в левое крыло. Взяв под руку Бассейна, он тихонько спросил его:

— Слушай, браток, скажи мне по-рабочему, что у вас случилось?

— Ничего, Иван Дмитриевич,—невозмутимо пожал плечами Бассейн.

И сколько Папанин ни старался выпытать у Бассейна, что они делают в левом крыле, ему ничего не удалось узнать. Флегонт был непреклонен.

Все мое внимание было обращено на моторы. Они работали ровно и хорошо. Мы шли в сплошных облаках.

Из штурманской рубки вышел Спирин. Он подошел ко мне, осмотрел все приборы, уточнил курс. По его указаниям я повернул немного влево. Спирин махнул рукой вперед — этот взмах означал: так держать!

После небольшой паузы Спирин, как-то подозрительно осмотревшись вокруг, наклонился ко мне:

— Погода-то какая, а?

— Ничего, Иван Тимофеевич! До полюса еще далеко! Увидим хорошую.

— Думаешь, скоро кончится?

— Обязательно кончится,—уверенно сказал я.—А где мы находимся?

— Подходим к 85 градусу. До полюса еще около 600 километров,—ответил Спирин.

Разговаривая со мной, Иван Тимофеевич все время внимательно следил за моими движениями, за выражением моего лица. Я же в продолжение всего разговора думал про себя: „Ничего ты, брат, не знаешь! Ведь у нас с минуты на минуту должен остановиться мотор. Сказать тебе что ли? Нет, не скажу. Зачем расстраивать".

А в это время Спирин думал о том же самом. Оказывается он раньше моего узнал, что мотор теряет антифриз. Но тоже решил ничего не говорить, чтобы не расстроить меня. Так мы и не сказали друг другу

ни слова о предстоящей остановке мотора, о том, что предстоит вынужденная посадка, за много километров от полюса.

С каждым поворотом винтов мы приближались к заветной точке. Самолет поглощал километр за километром воздушного пути. Я посмотрел на Бабушкина. Он спокойно сидел за вторым управлением. Когда наши взгляды встретились, он мне улыбнулся. Я про себя подумал: „Вот ты уж действительно ничего не знаешь!“

Пока я и Бабушкин неуклонно вели машину вперед, механики не теряли ни минуты времени. Они прорезали обшивку левого крыла и тотчас увидели в верхней части радиатора течь во фланце. Они замотали трубу фланца изолировочной лентой, тесьмой, но жидкость продолжала сочиться. Остановить потерю антифриза было невозможно. Тогда они решили испробовать последний способ для спасения сочащейся из мотора жидкости. Они стали прикладывать сухие тряпки к большой ране во фланце, тряпки впитывали жидкость; механики отжимали их в ведро и оттуда, насосом, перекачивали антифриз обратно в бачок мотора. На первый взгляд—легко и просто. Но для этой несложной операции механикам пришлось снять перчатки и в 23-градусный мороз, при стремительном ветре, высунуть наружу голые руки. Обмораживая и раздирая руки до крови—с одной стороны, с другой — обжигая горячим антифризом, механики Бассейн, Морозов и Петенин спасали драгоценную жидкость, а тем самым спасали мотор.

Я не знал об этой героической работе. Время шло. Каждую минуту я ждал остановки мотора. Горизонтальный коридор среди облаков, в котором мы летели, становился все уже и уже. Наконец, оба слоя облаков сошлись, и мы полетели в сплошном „молоке“. Я иногда забывал о моторе, о том, что ему грозит

остановка. Все мое внимание было устремлено на приборы. Мы шли слепым полетом. Я потерял ощущение времени. Минута казалась часом, вечностью. Но в мозгу каждый раз все с большей силой возникала тревожная мысль: „сейчас станет мотор. Сейчас станет мотор...“ И, вдруг, совершенно неожиданно я услышал голос Бассейна:

— Командир, лети спокойно! Мотор будет работать.

Не оборачиваясь, я радостно кивнул ему головой: „Спасибо, мой дорогой друг!“

Я никогда не забуду этой самоотверженной работы Бассейна, Морозова и Петенина.

Мы продолжали итти слепым полетом, строго выдерживая прямую по меридиану. Винты с силой рассекали пушистые облака. Мне показалось, что моторы еще лучше стали работать, что и погода как будто лучше стала.

Ко мне подошел Отто Юльевич:

— Как вы себя чувствуете? Механики доложили мне, что исправили мотор.

— Все в порядке, товарищ начальник! Теперь-то мы уже, наверняка, долетим.

Сигналы радиомаяка неотступно напоминали, что самолет идет в зоне. Через несколько минут облачность начала редеть. Сквозь дымку слабо просвечивало солнце. В центре объектива солнечного компаса снова появился веселый зайчик.

На 88 градусе облачность оборвалась. Яркое арктическое солнце слепило глаза. Его блики весело искрились на блестящей, светлооранжевой обшивке моего корабля. Четыре красавца-мотора продолжали петь свою ровную, победную песню. Механики, сменяя один другого, продолжали свою героическую работу.

Как только кончилась облачность, у всех по-осо-

бенному засияли лица. Каждый чувствовал себя победителем. Трояновский снова забегал со своим аппаратом. Федоров и Спирин, пользуясь солнцем, определяли местонахождение самолета. Между мной и Бабушкиным сновали люди, неся радиограммы от начальника к радисту и обратно. Вот, направляясь к Отто Юльевичу, около меня остановился Иван Дмитриевич. Он показал мне большой палец.

— Во, погода-то какая! На полюсе такая же!

— До полюса еще далеко, Иван Дмитриевич,— 200 километров. Еще можем встретить такую же муру, как только-что пролетели.

— Не может быть!—уверенно говорит Папанин.— Смотри, отсюда уже виден полюс. Молодцы, что сегодня вылетели.

Похлопав меня по плечу, широко улыбаясь, Иван Дмитриевич ушел к Шмидту в штурманскую рубку.

Погода действительно была хорошая. Внизу под нами расстилалась однообразная ледяная пустыня. Ее кое-где рассекали разводья, похожие на узенькие речушки, разводья тянулись с юга на север, на сотни километров и, казалось, не имели ни начала, ни конца. Лед здесь был менее битый и с высоты 1800 метров казался сплошь ровным—прямо хоть садись на любую льдину.

Надежды увидеть полюс открытым не оправдывались. К великому нашему огорчению, впереди показались облака. Хотя эти облака были гораздо выше, нежели те, что мы встретили в начале пути – мы пошли над ними. Без солнца Спирину трудно будет точно определить полюс.

До полюса оставалось 100 километров. Решено было так: если на полюсе, из-за плохой погоды, нельзя будет сесть, мы вернемся на 88 градус и там сядем. А при первом улучшении погоды перелетим на полюс.

Пока же я уверенно веду самолет вперед и вперед, над безвестными просторами. Спирин и Федоров,— один секстантом, другой октантом,—каждые десять минут брали высоту солнца.

— Через 20 минут будем на полюсе!—сообщил мне Иван Тимофеевич.

В ответ я кивнул ему головой, а сам посмотрел вниз, хоть бы увидеть окошко в облаках. Меня мучительно преследовала мысль: а вдруг облачность затянется до самого льда?

Эти последние 20 минут тянулись нескончаемо долго.

Каждый раз, когда из штурманской рубки выходил Спирин или Федоров, я пристально взглядывал на них, как бы спрашивая: „Ну, когда же? Скоро?" Но те с сосредоточенным видом брали высоту солнца и уходили обратно в рубку производить вычисления.

Все находившиеся в самолете знали, что мы приближаемся к цели нашего путешествия, и с нетерпением, притихшие, ждали, когда же, наконец, Спирин произнесет короткое, но глубоко-волнующее слово: „Полюс".

И вот Спирин снова вышел из своей штурманской рубки. Его всегда серьезное лицо на этот раз расплывалось в сияющей улыбке. Он подошел ко мне и своим спокойным глухим голосом, почти переходя на торжественный шопот, произнес:

— Под нами полюс!

Полюс! Трудно найти слова для выражения чувств, охвативших меня.

Полюс! Веками стремилось сюда человечество, люди, жертвуя своими жизнями, устилали собой путь к вершине мира. И вот я,—в прошлом забитый деревенский парень, ныне воспитанный большевистской партией,—нахожусь над полюсом. Мог ли я об этом когда-либо мечтать!

По самолету с быстротой молнии пронеслась весть, что мы достигли полюса. Обернувшись назад, я увидел ликующие лица своих товарищей.

Ко мне подошел Сима Иванов.

— Товарищ командир! Тебе радиограмма.

Я развернул ее. Радиограмма была из Москвы. „Папа, экзамен сдала на отлично. Перешла в четвертый класс. Вова тоже перешел на хор. Вера".

Улетая из Москвы, я заключил с дочкой социалистический договор. Она обязалась учиться на отлично, а я—слетать на отлично. И вот она рапортует мне, а я еще не могу. Ведь мы только над полюсом, а удастся ли сесть?..

Из штурманской рубки вышел Шмидт. Он шел ко мне, видимо, желая что-то сказать, но я предупредил его.

— Отто Юльевич, раз мы над полюсом, разрешите пробиваться вниз.

Видя мой мальчишеский задор, Отто Юльевич улыбнулся. В его сдержанной улыбке я увидел что-то милое, детское.

— Подожди, друг мой!—ласково сказал он.—Не надо торопиться. Спирин и Федоров еще раз проверяют расчеты.

— Я просто бензин экономлю,—шутливо оправдывался я.

— Оно и видно!—рассмеялся Отто Юльевич.

К нам подошли Спирин и Федоров.

— Проверили?—спросил Шмидт.

— Да, Отто Юльевич, под нами полюс,—подтвердил Спирин.—Но я прошу вас пролететь еще минут 5—10 за полюс, для страховки.

— Правильно,—согласился с ним Шмидт.—Лучше перелететь, чем не долететь.

Сначала я запротестовал. Но потом подумал: лучше перевыполнить задание, чем недовыполнить. Ладно, пошли вперед!

Шмидт написал радиограмму о достижении полюса. Иванов начал передавать ее в Москву. Но едва он отстучал ключом одно-два слова, как сгорел умформер, и рация вышла из строя. Связь с землей оборвалась.

Мы пролетели условленные 10 минут по ту сторону полюса, и, наконец, я получил разрешение пробивать облака.

— Ну, теперь делай что хочешь!—пряча улыбку в бороде, сказал мне Отто Юльевич.

Я прежде всего развернулся обратно на 180 градусов: „Всё же ближе к полюсу!“—подумал я. Убрал моторы и с высоты 1800 метров, точно с огромной вышки, нырнул в облака.

Солнце мгновенно скрылось. Мы погрузились в „молоко“. Все находившиеся в самолете приникли к окнам: каждый горел желанием увидеть, как выглядит полюс.

Я попросил Бабушкина смотреть по вертикали вниз и, в случае, если облака окажутся до самого льда, предупредить меня, чтобы я не врезался в торосы, а сам следил за приборами.

Облака встретили нас дружелюбно. Обледенения, этого страшного врага авиации, не было. Стекла фонаря заволокло тонкой ледяной вуалью, но меня все же не покидала одна тревожная мысль: а вдруг облачность тянется до самого океана.

1000 метров—ничего не видно; 900 метров — ничего не видно; 800... 700... сквозь облака мелькнул лед, но с такой быстротой, что мы не могли разобрать какой он, и опять все скрылось.

600 метров... и мы выскочили из облаков.

Перед нашими взорами раскрылась панорама вершины мира. Насколько хватал глаз, тянулись бесконечные, яркобелые ледовые поля с голубыми прожилками разводьев. Беспредельная поверхность океана казалась

вымощенной плитами разнообразных форм и размеров. Они напоминали геометрические фигуры неправильной формы, как бы вычерченные неумелой рукой.

„Кто окажется прав?—подумал я.—Те, кто доказывали, что на полюсе сесть нельзя или я? Еще несколько минут и этот вопрос будет решен".

Я делаю круг, выбираю подходящую льдину. Самолет продолжает снижаться; моторы работают на малых оборотах, шум от них в кабине незначительный.

— Михаил Васильевич! Я вижу ровную льдину!— вдруг раздался неистовый голос одного из товарищей.

— Товарищ командир, садись на мою льдину! Вот она!—закричал другой.

— Нет, моя ровнее,—подбежал третий.

Вот тебе и раз! Неожиданно для меня у каждого на полюсе оказалась собственная льдина. Ну, а чем я хуже других? Стал и я искать „свою" льдину.

Мое внимание привлекла льдина продолговатой формы. В мозгу привычно заработала мысль: „Мы шли со встречным ветром,—значит ветер должен дуть вдоль льдины. Сесть можно будет".

Ко мне подошел Отто Юльевич.

— Нашли что-нибудь?

— Да,—ответил я, делая крутой разворот,—вот эта льдина, по-моему, будет подходящей,—указал я глазами вниз.

Шмидт внимательно окинул взглядом намеченную мною льдину. Подошли Спирин и Бабушкин.

— Хорошая льдина,—сказал Бабушкин.

Спирин предложил снизиться метров на 20, пройти бреющим полетом и повнимательнее осмотреть ее. Взоры всех участников полета были устремлены на льдину. Даже механики оставили свой пост—перестали собирать антифриз: „теперь нам нечего беспокоиться! Долетели!" Одному только Симе Иванову было не до льдины. Он был занят исправлением рации.

В самый нужный момент она испортилась. Иванов слышал, как его непрерывно, со все возрастающей тревогой, вызывала Москва и Рудольф, а он не мог ответить и, главное, сообщить о прилете на полюс. Видя его переживания, Иван Дмитриевич подошел к нему.

— Браток, смотри, вон Водопьянов хочет садиться на мою льдину!

Но попытки Ивана Дмитриевича развлечь Симу были напрасны.

Я снизился метров на пятьдесят, стараясь не заходить далеко, чтобы не потерять из виду намеченную льдину. Ориентируясь по узкому разводью, я снизился еще метров на 20 и пошел бреющим полетом. Впереди показалась огромная гряда торосов. Тут же за ней должна начаться выбранная мной льдина.

— Вот она, — крикнул я Спирину и Бабушкину, — смотрите!

Льдина тянулась километров на десять, имея в ширину километра четыре. Как раз посредине, поперек льдины, виднелась гряда торосов — след прошедшего сжатия. Казалось, в этом месте природа мощным плугом прошлась от одного края льдины до другого. Хаотическое нагромождение торосов сплошь окружало ее, и она напоминала средневековую крепость, обнесенную бойницами и высокой неприступной стеной. Льдина была покрыта редкими пологими ропаками разной величины, а среди ропаков была ровная и чистая площадка, примерно 700 на 400 метров. Судя по торосам, лед был толстый, многолетний. Наступил момент, когда я должен был пойти на посадку.

Развернувшись еще раз, я снова прошел над льдиной. Спирин открыл нижний люк штурманской рубки и приготовился по моему сигналу сбросить дымовую ракету. Горит она всего полторы минуты. За это вре-

мя мне нужно сделать круг, по дыму определить направление ветра и пойти на посадку.

Как только я перетянул торосы, я махнул Спирину рукой: „Бросай!“ Но ему из открытого люка было видней. Он подождал еще секунды две, затем бросил ракету точно в том месте, где самолету нужно коснуться лыжами льда. Тут уж зевать нельзя было. Я быстро развернулся влево, зашел против ветра и снизился метров на десять. С огромной быстротой подо мной мелькали торосы. Вот-вот задену лыжами. Сердце неистово билось и казалось будто сажусь на пяти моторах, так стучало оно.

К хвосту моего самолета в виде воздушного тормоза был приспособлен парашют. Он был прикреплен тросом к костылю. Я попросил Бабушкина, чтобы он, как только самолет коснется снега, дернул трос и открыл парашют.

Вот кончилась гряда торосов. Впереди—ровная площадка. По белому снегу, навстречу мне, стелется черный дым. Вот-вот погаснет ракета. Я убираю моторы, планирую... подвожу самолет на посадку... медленно тяну штурвал на себя... машина опускает хвост, секунды две идет на высоте одного метра. Самолет все теряет скорость, снижается... я резко тяну штурвал на себя... самолет мягко касается нетронутой целины снега и катится вперед. На всякий случай я выключаю моторы — а вдруг не выдержит льдина и машина провалится... Бабушкин дергает за трос, парашют раскрывается... мы даже не почувствовали, как трос оборвался. Машина катится... не проваливается. Я снова включаю моторы: раз садиться, так по всем правилам — с работающими моторами. Пробежав 240 метров, самолет „СССР Н—170“ остановился.

Мы на полюсе!!!

Это было 21 мая в 11 часов 35 минут утра.

Самолет остановился, но зато мы пришли в дви-

жение. Мы и не заметили, как оказались в объятиях друг у друга.

— Товарищи! — обратился я ко всем, — мы же на премьере. Сегодня в театре ставят „Мечту“! Эта мечта осуществилась!

Через минуту мы стояли нашими советскими ногами на нашем советском полюсе.

Папанин сразу показал себя хозяином полюса.

— Кренкель, дай-ка бутылку коньяка, — распорядился он, — выпьем за наш полюс.

Коньяк был разлит на тринадцать частей, и мы выпили за советский полюс, за нашу великую родину.

Среди ледяных просторов далеко разнеслось громкое „ура“ в честь товарища Сталина.

мя м
напр
К
руко
видн
сил
косн
Я бы
сниз
подс
Серд
пяти
К
моза
трос
он,
и от
Е
щад
чер
тор
лен
сек
все
вал
цел
вык
маш
раш
тро
Я с
пра
мет

СОДЕРЖАНИЕ

	Стр.
Как создалась эта книжка	5
Будьте готовы летать высоко и далеко!	7
„Стройте модели, изучайте лётное дело!“	9
Растите достойными продолжателями великого дела партии Ленина—Сталина!	12
Пионерам и школьникам Красноярского края	14
Товарищ Молоков на пионерском сборе	16
Записки бортмеханика	28
Победители Северного полюса в гостях у пионеров	55
„Как сбылась мечта“	80

Составитель и редактор В. И. Семенов. Техредактор Ан. Бойко. Сдано в набор 27 октября 1938 года. Подписано к печати 2 марта 1939 года. Формат издания 70×108 1/32 печатных листов 3. Авторских листов 3,4. Тираж 10000 экз. Индекс Д—2—6. Уполномоченный крайлита № Б-34. Цена 90 коп.

Тип. из-ва „Красноярский рабочий“, проспект им. Сталина, 55
Заказ № 1733

тр.

5
7
0

йко.
мар-
ов З.
-б.

55

Цена 90 коп.
Пер. 1-50 коп.